OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

# BIULETYN

## IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

HANDEL i TRANSPORT MORSKI

| BULLETIN | BULLETIN | MITTEILUNGEN |
|---|---|---|
| of the Chamber of Industry and Commerce | de la Chambre d'Industrie et de Commerce | der Industrie und Handelskammer |
| at Gdynia | de Gdynia | in Gdynia |

GDYNIA, dnia 31 marca 1939 r.

# TREŚĆ:


ODEZWA W SPRAWIE SUBSKRYPCJI POŻYCZKI OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ . . . . . 5
ZAGADNIENIA GOSPODARCZO - ORGANIZACYJNE HANDLU POMORSKIEGO . . . . . . 6

WIADOMOŚCI Z GDYNI
Praca portowych urządzeń przeładunkowych Urzędu Morskiego w lutym 1939 r. . . . . 8
Komisarz rządowy dla kontroli ubezpieczeń morskich w Gdyni . . . . . . . . . . . . 8
Konsulat Brazylii w Gdyni . . . . . . . . . . 8
Echa pobytu przedstawicieli Algeru w Gdyni 8
Nowy motorowiec fiński w porcie gdyńskim 8
Walne zebranie Polsk. Zw. Maklerów Okrętow. 8
Walne zebranie Związku Właścicieli i Dzierżawców Magazynów Portowych w Gdyni 9
Walne zebranie Zw. Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni . . . . . . . . . . . . . . 9
Pisownia słowa „bunkier" . . . . . . . . . . 9
Działalność polskiej floty handl. w lutym 39 r. 9
Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w lutym 1939 r. . . . . . . . . . . . . . . 10
Pracownicy naszej Izby na Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej . . . . . . . . . . . . . . 14

Z OKRĘGU IZBY
Ogólne zgromadzenie członków Giełdy Zbożowo-Towarowej w Bydgoszczy . . . . . . . 14
Walne zebranie Pomorskiego Związku Eksporterów Drobiu i Jaj . . . . . . . . . . . . 15
Wydział Handlu Zagranicznego przy Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu . . . 16
Centrala hurtu i wytwórczości polskiej . . . . 16

Z KRAJÓW BAŁTYCKO-SKANDYNAWSKICH
Anglia i Niemcy w basenie nadbałtyck. w 38 r. 17

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE
Technika wysyłania pozwoleń przywozu . . . 19
Opłaty manipulacyjne przy odprawie celnej warunkowej towarów, statków, doków i przesyłek pocztowych . . . . . . . . . . . . . 19
Warunki importu ziemniaków do Meksyku . . 20
Możliwości zbytu naczyń emaliow. w Algerze 20
Wznowienie cła konwencyjnego dla W. Brytanii na produkty chemiczne . . . . . . . . 21
Zmiany przepisów celn. i dewizow., zanotowane przez P. I. E. w okresie od 7 do 17 III 39 r. 21

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE
Firmy zagraniczne, poszukujące kontaktu z eksporterami polskimi . . . . . . . . . . . 22

WIADOMOŚCI MORSKIE
Zdolność transportowa floty brytyjskiej . . . . 23
Rozbudowa łotewskiej floty handlowej . . . . 23
Estońska flota handlowa w cyfrach . . . . . . 24
Fińska flota handlowa w cyfrach . . . . . . . 24
Zarobki duńskiego towarzystwa żeglugowego 24
Rumuńska flota handlowa . . . . . . . . . . 24
Belgia udziela subw. na rozbudowę floty handl. 24
Obroty tranzytowe Triestu . . . . . . . . . . 24
Modernizacja floty handlowej U. S. A. . . . . 24

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE
Przeładunek na statki przy pomocy barek . . 25
Kwestia stosowania polsko-czechosłowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi 25
Pocztowa służba lotnicza w Kanadzie . . . . 25

SPRAWY PODATKOWE
Wyłączenie województw zachodn. z opłacania podatku dochodowego w formie ryczałtu 25
Potrącalność z dochodu podatkowego wydatków na uzyskanie przychodu z kapitałów i na porady w sprawach podatkowych . . . . 26
Dowód z biegłych w postępowaniu podatkowym 27
Informacje, jako dowód dla władz skarbowych 27

WYDAWNICTWA FACHOWE
Nowe wydawnictwo naszej Izby . . . . . . . 27
Sprawozdanie Rady Polskich Interesantów Portu Gdańskiego za rok 1938 . . . . . . . . 28
Poland — the First Twenty Years . . . . . . . 28

HANDEL I PRZEMYSŁ RYBNY NA WYBRZEŻU
Kronika:
Notowania cen śledzi i innych ryb morskich . . 29
Sytuacja w naszym rybołówstwie morskim . . 29
Dobra koniunktura na dorsze świeże i mrożone 29
Konferencja w sprawie importu śledzi z Anglii 30
Zamówienie nowego polsk. statku rybackiego 30
Kronika zagraniczna:
Handel śledziowy w Norwegii . . . . . . . . 30
Samochód czy kolej w przewozie ryb . . . . . 32
Finansowanie przemysłu śledziowego w Anglii 32
Finlandzkie połowy ryb w 1937 r. . . . . . . 32

GDYŃSKI RYNEK KOLONIALNO-OWOCOWY
Kronika:
Rola portów polskiego obszaru celnego w obsłudze przywozu owoców do Polski — B. P. 35
Podział kontyngentów przywozowych . . . . . 37
Zapasy owoców południ. w magazynach portow. 37
W sprawie eksportu ogórków konserwowych . 37
W sprawie przywozu śliwek suszonych z U.S.A. 37
Kronika zagraniczna:
Triest ośrodkiem handlu kawą nad Adriatykiem 37


Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

# BIULETYN
## IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
### HANDEL I TRANSPORT MORSKI

| BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia |
|---|---|---|

ROK VIII | GDYNIA, 31 marca 1939 r. | NR 6

**Redakcja i Administracja:** Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
**Prenumerata:** w kraju półrocznie 9,— zł za granicą 15— zł.
**Konto P. K. O. Nr 803.168.** — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.



# ODEZWA
## w sprawie subskrypcji Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej.

Prezes Związku Izb Przemysłowo-Handlowych, Senator Czesław Klarner złożył w imieniu świata gospodarczego Rzeczypospolitej z okazji ogłoszenia subskrypcji Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej oświadczenie treści następującej:

**„W chwili, gdy nad Europą gromadzą się znów groźne chmury pożogi wojennej — Naród Polski zachowuje spokój i pewność siebie. Źródłem tych nastrojów jest ogólna i w pełni uzasadniona wiara w dobre przygotowanie obronne, w wartość żołnierza polskiego i w dojrzałość całego naszego społeczeństwa, które wielokrotnie wykazywało, że w momentach trudnych potrafi jednoczyć całą swą wolę i ofiarność w kierunku, wskazanym przez czynniki odpowiedzialne za politykę Państwa.**

**Ofiarność tę wykazywał zawsze świat gospodarczy, który i dziś z pełnym zrozumieniem i entuzjazmem wita inicjatywę Rządu, widząc w rozpisanej pożyczce na cele lotnicze jeszcze jeden — w długim łańcuchu przygotowań — wyraz realnej i konstruktywnej pracy nad wzmocnieniem potencjału obronności kraju. W pracy tej świat gospodarczy wraz z całym społeczeństwem, weźmie jeszcze wydatniejszy niż dotychczas udział przez najżywszą subskrypcję pożyczki".**

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni, przyłączając się w całej pełni do tego oświadczenia, wzywa ze swej strony świat gospodarczy Wielkiego Pomorza, aby w porywie swych uczuć patriotycznych i obowiązku obywatelskiego jak najwydatniejszy w subskrypcji Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej wziął udział, zdając sobie sprawę z tego, że ziemie pomorskie są jedną z tych połaci naszego kraju, które wymagają szczególnie pieczołowitej obrony.

**(—) STANISŁAW TOR,**
**Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej**
**w Gdyni.**

# ZAGADNIENIA GOSPODARCZO-ORGANIZACYJNE HANDLU POMORSKIEGO.

W warunkach pomorskich szczególna rola przypada w udziale aparatowi handlowemu, którego zadaniem jest wyrównanie granic gospodarczych między sztywną aparaturą produkcyjną a nader płynnymi elementami konsumcji. Wszędzie tam, gdzie aparat dystrybucyjny nie jest w stanie wyrównać tych różnic, odbija się to ujemnie na działalności aparatu produkcyjnego, czego następstwa społeczne przejawiają się w wysokich cyfrach bezrobocia.

Uważając powyższą rolę za podstawową dla handlu stwierdzić wypada, że postawiony na odpowiednim poziomie aparat dystrybucyjny jest zawsze głównym czynnikiem ożywienia gospodarczego zwłaszcza, że aparat handlowy występuje jako promotor produkcji, stwarzając dla tej ostatniej przez nabywanie całej kwoty wytwórczości możność nieprzerwanej produkcji i zatrudnienia sił roboczych. Zależność między sprawnie funkcjonującym aparatem handlowym a obciążającą rynek nadwyżką podaży pracy jest bezsporna. Handel uzyskuje tym samym jedno z czołowych miejsc w zespole środków, zmierzających do rozładowania bezrobocia.

Uzasadnionym zatem jest, że handel korzystać powinien z tych samych przywilejów, z jakich korzystają instytucje, mające za zadanie usunięcie z rynku nadwyżki bezrobocia.

Ponad 32.000 warsztatów handlowych czynnych na terenie Wielkiego Pomorza zatrudnia około 41.000 sił najemnych, zarówno pracowników umysłowych, jak i fizycznych. Mając zwykle przed sobą większy warsztat przemysłowy, zatrudniający jednocześnie od kilkuset do kilku tysięcy pracowników—zwykliśmy nie doceniać liczby rąk roboczych, jaką mogą przedstawiać liczne tysiące średnich i drobnych warsztatów handlowych. Jeżeli jednakże stwierdzimy, że obok cyfry 41.000 sil najemnych zatrudnionych w handlu, kroczy przemysł łącznie z rzemiosłem z liczbą mniej więcej 69.000 osób, to uzyskamy na tej drodze potwierdzenia wysuniętych tez, że handel może odegrać i odgrywa pierwszorzędną rolę w walce z bezrobociem na Pomorzu.

Handel pomorski spełniając wyżej zakreślone zadanie, finansuje ponadto bardzo silnie konsumcję, czego ślady widzimy w stopniu zadłużenia rolnictwa u kupiectwa. Według posiadanych informacyj. zadłużenie gospodarstw na dzień 1 lipca 1936 r. wynosiło w woj. pomorskim przeciętnie złotych 332,73 na ha, z czego przeszło 47,42%, to znaczy okrągło 262 zł przypadało na zadłużenie gospodarstw rolnych u osób prywatnych, głównie zaś handlu.

Finansowanie konsumcji rolniczej przez kupiectwo w tej mierze dowodzi, że:

1) stosunki oddłużeniowe musiały spowodować wśród kupiectwa pomorskiego straty dalej idące, niż się to na ogół przypuszcza, wziąwszy pod uwagę okoliczność, że była to kategoria wierzytelności, którą najdotkliwiej dotknęła ustawa oddłużeniowa,
2) stosunki oddłużeniowe wpłynęły na prawie zupełny zanik finansowania konsumcji rolnictwa przez handel, co z kolei musiało odbić się ujemnie na obrotach handlu pomorskiego i na stopniu zatrudnienia pomorskich zakładów wytwórczych.
3) W perspektywie najbliższych lat, na przestrzeni których stosunki oddłużeniowe w rolnictwie będą układały się nadal po linii obecnych wytycznych, nie może być mowy o odbudowie finansowania konsumcji rolniczej przez handel, nawet gdyby zaszła dość znaczna poprawa w opłacalności produkcji rolnej, gdyż obroty — siłą rzeczy — ograniczają się wyłącznie do transakcyj gotówkowych. Zresztą handel dotknięty ustawą oddłużeniową, nie dysponuje kapitałem potrzebnym do finansowania konsumcji rolniczej. Brak na razie bardziej szczegółowych danych odnośnie finansowania konsumcji ludności miejskiej przez handel, nie pomniejsza w niczym poważnego faktu, że handel pomorski finansuje konsumcję przeszło 51% ludności całego Pomorza i spełnia w tym zakresie niesłychanie ważną rolę.

Stosunki powyższe odbiły się ujemnie na stanie majątkowym kupiectwa pomorskiego. O słabych podstawach finansowych tego kupiectwa świadczy okoliczność, że mimo wielkiego zapotrzebowania kredytowego rozprowadzono pomiędzy kupiectwem w roku 1938 zaledwie kwotę zł 899.000 kredytów, przeważnie z braku dostatecznego zabezpieczenia u kredytobiorców. Oznaki wyczerpania kapitałowego można również wyczuć z obniżających się przeciętnych obrotów jednostki handlowej, które według obliczeń Związku Tow. Kupieckich na Pomorzu, na przestrzeni 1928—1938 roku spadły przeciętnie na 1 warsztat z 40.475 zł na 26.082 zł.

Powyższe przyczyny tłumaczą też fakt, że okrągło 41% miejscowości (miast i miasteczek) na Pomorzu wykazało spadek obrotów w granicach do 20%, a tylko w 18% miejscowości spostrzeżono nieznaczny wzrost obrotów w granicach od 0—15%. Pozostały natomiast odsetek miejscowości w ogóle nie wykazał żadnych zmian w obrotach w porównaniu z rokiem 1937.

Fakt, że mimo to ogólne obroty handlu pomorskiego nie tylko, że utrzymują się a nawet mają tendencje wzrostu, przypisać należy ciągłości przyrostu nowych przedsiębiorstw, na ogół jednak gospodarczo słabych. Obserwujemy więc zawsze jeszcze proces rozproszkowywania i osłabiania potencjału handlu. Zwrot ku lepszemu nastąpi dopiero z chwilą kiedy istniejące warsztaty będą zwiększały wydatnie swoje obroty i zasięg działalności.

Zarówno ścisły związek istniejący pomiędzy stopniem zatrudnienia siły roboczej danego regionu gospodarczego, a jakością aparatu dystrybucyjnego, jak też i to, że handel finansuje poważnie konsumcję, powodując tym samym znaczny wzrost zatrudnienia wymaga, ażeby w stosunkach pomorskich uważać handel za jeden z najskuteczniejszych czynników odbudowy gospodarczej. Nie można więc pominąć żadnej okoliczności, ażeby nie wzmocnić należycie tego podstawowego czynnika rozwoju gospodarczego Pomorza.

Wśród handlu szczególniejszą rolę odgrywa zorganizowany element kupiecki, który podchodzi do spraw swego zawodu z należytym uwzględnieniem interesów ogólno-społecznych. Widzimy to na przykładzie przedsiębiorstw, prowadzących księgowość. Już swego czasu poruszano sprawę księgowości oraz wysuwano twierdzenie, że na terenie Pomorza stosunek przedsiębiorstw, prowadzących księgowość do przedsiębiorstw, nie prowadzących jej, wynosi 11,2%, podczas gdy tenże sam stosunek dla całej Polski wynosi 5,3%. Obecnie po przeprowadzeniu szczegółowych obliczeń w tym zakresie Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu podaje, że odsetek przedsiębiorstw handlowych należących do Związku, prowadzących księgowość dochodzi do 75% ogólnej liczby zorganizowanych kupców danej miejscowości. Natomiast przeciętna dla kupiectwa zorganizowanego wynosi na Pomorzu 40% t. zn., że na ogólną liczbę zorganizowanego kupiectwa 40% prowadzi księgi handlowe. Wpływ organizacyj zawodowych należy zatem ocenić w tym względzie jako wybitnie dodatni. Kupiec zorganizowany ciągle dąży do podnoszenia poziomu swego warsztatu pracy, w czym wspiera go czynnie jego organizacja zawodowa. W roku bieżącym uruchomiono na Pomorzu na szeroką skalę zakrojone powszechne wieczory dyskusyjne dla kupiectwa, w których zorganizowani kupcy w oparciu o metody samokształceniowe, dyskutują poszczególne zagadnienia z zakresu praktyki i teorii handlu. W wieczorach tych czynny udział bierze 75% zorganizowanych towarzystw związkowych, zgłaszając przeszło 600 uczestników-słuchaczy.

Stwierdzić możemy również, że ważnym zagadnieniem kształcenia młodzieży zawodowej w handlu trudnią się wyłącznie organizacje kupieckie, ulepszając stosowane metody szkolenia narybku kupieckiego, oraz zmierzając w ten sposób do dalszego racjonalnego rozwoju handlu.

Osobną uwagę należy poświęcić modernizacji wnętrz i wystaw sklepowych przez urządzanie konkursów okien wystawowych, zbiorowych wycieczek na wystawy, targi itp., co pozwala na stałe usprawnianie techniki i usług handlowych. Zagadnienia te są zupełnie obce i obojętne kupcowi niezorganizowanemu.

W tych warunkach zarówno cały handel, szczególnie zaś handel zorganizowany, powinien korzystać ze specjalnej troskliwości i pieczołowitości władz oraz całego społeczeństwa.

Władze i czynniki miarodajne, współpracując z kupiectwem, korzystają bowiem niejednokrotnie same z usług aparatu organizacyjnego, stworzonego i utrzymywanego poważnym nakładem kosztów, które kupiectwo pomorskie mobilizuje we własnym zakresie, bez jakiejkolwiek pomocy obcej. Zorganizowana jednostka kupiecka podejmuje się zatem dobrowolnie poważnych ciężarów i obowiązków, których nie zna jednostka niezorganizowana.

Nawiązując do tego, co powiedziano poprzednio, stwierdzić więc należy, że władze opierać się mogą skutecznie jedynie na grupie zorganizowanej, gdyż daje to pełną gwarancję harmonijnej współpracy między obydwiema stronami, zarówno na odcinku ściśle zawodowym, jak i ogólno-społecznym. We wspólnym przeto interesie wszystkich czynników leży, aby nie osłabiać, lecz przeciwnie — jak najwydatniej popierać zawodowe organizacje kupieckie.

Przytoczone wyżej momenty nabierają szczególnego znaczenia także dla spraw obronności kraju, co w odniesieniu do Pomorza, jako najbardziej na północ wysuniętej dzielnicy — musi być zawsze brane pod uwagę.




**PRACA PORTOWYCH URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH URZĘDU MORSKIEGO W LUTYM 1939 R.**

W okresie sprawozdawczym portowe urządzenia przeładunkowe Urzędu Morskiego w Gdyni przepracowały godzin 13.231 z zużyciem prądu 132.094 kWh i przeładowały 206.031 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc luty w bieżącym roku 89,3%, w ubiegłym roku 100.1%, spadek zatem wynosi 10.8%.

**KOMISARZ RZĄDOWY DLA KONTROLI UBEZPIECZEŃ MORSKICH W GDYNI.**

Ministerstwo Skarbu mianowało dekretem z dnia 2 marca br. Nr U. U. 2183/3/39 p. inż. Kazimierza Downarowicza — Komisarzem Ubezpieczeniowym w Gdyni.

Do kompetencji nowomianowanego Komisarza należy bezpośredni nadzór nad działalnością zakładów ubezpieczeń w Gdyni. w zakresie ubezpieczeń przewozów morskich oraz udzielania przewidzianych w art. 129 ust. 2 rozp. Prezydenta Rzeczypospolitej o kontroli ubezpieczeń (Dz. U. R. P. z 1928 r., Nr 9, poz. 64) — zezwoleń na zawieranie umów ubezpieczenia przewozu towarów z zagranicznymi zakładami ubezpieczeń.

Komisarz Ubezpieczeniowy urzęduje w Gdyni, gmach Urzędu Celnego, ul. Rotterdamska 9/11, tel. 39-11, wewnętrzny 78.

**KONSULAT BRAZYLII W GDYNI.**

Pan Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej udzielił exequatur p. Jorge Cabral, jako konsulowi Stanów Zjednoczonych Brazylii na obszar miasta portowego Gdyni.

Pan Konsul Cabral przybył z Brazylii do Europy na pokładzie polskiego parowca transatlantyckiego „Pułaski" i po kilkutygodniowym pobycie we Francji przyjechał do Gdyni. gdzie rozpoczął już swe urzędowanie.

Biura Konsulatu Brazylii mieszczą się w Gdyni przy ul. Świętojańskiej 118, II p., tel. 32-32.

Konsulat Brazylijski zapoczątkował stałe przedstawicielstwo konsularne Brazylii w Gdyni.

**ECHA POBYTU PRZEDSTAWICIELI ALGERU W GDYNI.**

W związku z pobytem w końcu ub. r. w Gdyni delegatów portu oraz Izby Handlowej w Algerze i przeprowadzonych przez nich badań i studiów w zakresie działalności i ustroju Strefy Wolnocłowej w porcie gdyńskim, ukazał się w czasopiśmie gospodarczym „Le Semaphore", wychodzącym w Marsylii artykuł p. t. „Gdynia przykładem dla Wolnej Strefy w Algerze".

Autor powyższego artykułu p. Jacques Leonard opisał dokładnie Strefę Wolnocłową w Gdyni i jej urządzenia techniczne oraz ustrój administracyjny i funkcjonowanie tej strefy, przedstawiając ją jako wzór dla projektowanej strefy w porcie w Algerze.

**NOWY MOTOROWIEC FIŃSKI W PORCIE GDYŃSKIM.**

Dnia 16 marca br. zawinął do portu gdyńskiego fiński motorowiec „Aurora", należący do Finland Syd-Amerika Linien w Helsingforsie, kursujący na linii regularnej między Gdynią — Gdańskiem a Argentyną, Urugwajem i Brazylią.

M/s „Aurora" o pojemności 4.830 t. r. br. zbudowany został w 1938 r. w stoczni Crichton Vulcan A/B w Abo, zaopatrzony jest w najnowsze urządzenia techniczne oraz posiada obszerne komory chłodnicze dostosowane do transportu owoców. Szybkość statku dochodzi do 17 węzłów. Motorowiec „Aurora" po odbyciu pierwszej podróży do Ameryki Południowej przybył po raz pierwszy do Gdyni z ładunkiem skór, ekstraktu quebracho oraz bawełny.

Na tej samej stoczni, która wybudowała wymieniony motorowiec fiński, w ubiegłym roku zbudowane zostały dwa polskie motorowce frachtowe m/s „Rozewie" i m/s „Oksywie", należące do tow. Żegluga Polska S. A.

Maklerem m/s „Aurora" jest w Gdyni i Gdańsku firma maklerska „Bergtrans".

**WALNE ZEBRANIE POLSKIEGO ZWIĄZKU MAKLERÓW OKRĘTOWYCH.**

Dnia 29 marca br. odbyło się pod przewodnictwem dyr. W. Jasińskiego doroczne walne zebranie członków Polskiego Związku Maklerów Okrętowych.

Obrady zagaił, składając jednocześnie obszerne sprawozdanie z działalności Związku — Prezes Julian Rummel. Sprawozdanie to zostało przyjęte i jednomyślnie uchwalono absolutorium dla Zarządu.

Po załatwieniu szeregu spraw wewnętrzno-organizacyjnych oraz finansowych, zebra-

nie dokonało wyboru nowego Zarządu Związku, do którego weszli pp.: Julian Rummel — prezes, Andrzej Cienciała — wiceprezes, Witold Jasiński i Karol Neuman — członkowie Zarządu, Władysław Potocki i Kazimierz Rothert — zastępcy członków Zarządu.

Na zakończenie obrad uchwalono wniosek o opodatkowanie się każdej firmy należącej do Związku, na rzecz Funduszu Obrony Narodowej. Zebranie funduszów ma nastąpić przy pomocy Rady Interesantów Portu w Gdyni.

**WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU WŁAŚCICIELI I DZIERŻAWCÓW MAGAZYNÓW PORTOWYCH W GDYNI.**

Dnia 14 marca br. odbyło się w lokalu Rady Interesantów Portu doroczne walne zebranie Związku Właścicieli i Dzierżawców Magazynów Portowych.

Sprawozdanie z rocznej działalności Związku wygłosił prezes Związku p. dyr T. Dembiński. Jak wynika z tego sprawozdania, w minionym okresie organizacja wzmocniła się pod względem ilościowym o 4 przedsiębiorstwa, które przystąpiły na członków. Oprócz posiedzeń zarządu, działalność Związku roztaczała się na współpracy w zarzadzie Rady Interesantów Portu i w Komisji Porozumiewawczej dla Taryf Przeładunkowych.

Po udzieleniu absolutorium Zarządowi, dokonano wyboru nowych władz Związku. Nowy zarząd ukonstytuował się następująco pp.: prezes — dyr T. Dembiński, członkowie zarządu — dyr dyr Gieysztor, Jasiński, Marszał. dr Darski i Rotstat.

Do Komisji Rewizyjnej wybrano pp.: Fink-Finowickiego, Lipczyńskiego i Stachowiaka, delegatami do zarzadu Rady Interesantów Portu wybrano pp.: Dembińskiego i Rotstata, zaś na zastępcę p. Lipińskiego.

**WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU FABRYKANTÓW I PRZEMYSŁOWCÓW W GDYNI.**

Dnia 18 marca br. odbyło się w sali Izby Przemysłowo-Handlowej pod przewodnictwem p. B. Nowackiego doroczne walne zebranie Związku Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni.

Posiedzenie zagaił, składając równocześnie obszerne sprawozdanie z działalności Związku prezes inż. K. Krzyżanowski. Ze sprawozdania tego wynika, że Związek reprezentował w r. 1938 — 13 branż przemysłowych z terenu Gdyni i północnego Pomorza, a przedstawiciele Związku zasiadali w rozmaitych instytucjach samorządowych i gospodarczych.

Z zakresu spraw ogólnoprzemysłowych najwięcej starań położono około spraw podatkowych oraz spraw terenów dla przemysłu. Poza tym zaopiniowano cały szereg projektów nowych ustaw i rozporządzeń dotyczących przemysłu. Obszerniej zajmowano się nowelizacją prawa przemysłowego oraz nowelizacją ustawy o podatku obrotowym.

Na odcinku robotniczym stosunki układały się na ogół spokojnie i wszelkie sporadyczne konflikty załatwiano polubownie. W ciągu roku 1938 nie było ani jednego strajku w przemysłach zgrupowanych w Związku: w tym czasie zawarto 5 nowych układów zbiorowych, przedłużono dawne układy i wzięto udział w wydaniu 3 orzeczeń dla poszczególnych działów przemysłu na Pomorzu.

Dużą uwagę poświęcono również sprawom społecznym, biorąc udział w licznych imprezach oraz przystępując do akcji opieki nad szkołami pogranicza.

Funkcjonująca przy Związku Komisja Cennikowa dla Materiałów Budowlanych i Robocizny w Gdyni wydała 7 cenników stwierdzających przeciętne ceny materiałów budowlanych na terenie Gdyni w sezonie budowlanym tj. od marca do października 1938 r.

Po przedstawieniu sprawozdania Komisji Rewizyjnej, uchwalono jednogłośnie absolutorium ustępującemu zarządowi, wyrażając mu uznanie.

Z kolei przystąpiono do wyboru nowych władz Związku, których skład jest następujący pp.: prezes — inż. K. Krzyżanowski, członkowie — inż. F. Skąpski, W. Krenski, B. Nowacki, dyr A. Badian, dr J. Kulikowski, inż. Sołtykiewicz i J. Langiewicz. W skład zarządu weszli również przewodniczący poszczególnych sekcyj branżowych przy Związku, a mianowicie inż. J. Grabowski z sekcji przemysłu budowlanego, A. Korzeniowski z sekcji przemysłu drzewnego i W. Fedajko z sekcji przemysłu ceramicznego. Do Komisji Rewizyjnej wybrano pp.: arch. B. Dulnego, B. Dulleka i inż. J. Klujewa.

Po uchwaleniu budżetu Związku na r. 1939 w wolnych głosach poruszono szereg aktualnych zagadnień gospodarczych, m. in. wysłuchano referatu o zamierzeniach Pomorskiej Rady Gospodarczej.

**PISOWNIA SŁOWA „BUNKIER".**

Jedna z gdyńskich firm eksportujących węgiel skierowała do Polskiej Akademii Umiejętności w Krakowie zapytanie w sprawie pisowni słowa b u n k i e r (węgiel bunkrowy), na co otrzymała następujące wyjaśnienie:

„W „Pisowni Polskiej" wydanej przez Polską Akademię Umiejętności, na stronie 18, powiedziano, że „obce *ke* oddaje się po polsku normalnie przez kie", od czego jako wyjątki przytoczono 11 wyrazów. Skoro między nimi nie ma *bunkieru* (czy bunkru?), to oczywiście pisze się on przez *kie*".

**DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LUTYM.**

Statki polskich towarzystw żeglugowych przewiozły łącznie w lutym br. 132.183 t. towarów wobec 118.615.5 t., które zanotowaliśmy dla lutego roku ubiegłego i 112.595,5 t. dla lutego 1937 roku. Uwzględnić jednakże nale-

ży, że tamte notowania były bez przewozów na statkach zafrachtowanych w time czarter oraz bez linii palestyńskiej, wobec czego faktyczny wzrost przewozów jest mniej znaczny.

Na eksport z przewozów ogólnych przypadło 90.538 t. (II 1938: 84.326 t.) na import — 27.496 t. (30.282 t.), na tranzyt morski 604 t. (800 t.), na przewozy między portami zagranicy 13.543 t. (3.207,5 t.) W lutym roku bieżącego wzrosły więc znacznie przewozy między portami zagranicy (statkami towarzystwa Polskarob), oraz mniej znacznie przewozy eksportowe.

*Żegluga Polska S. A.* przewiozła na swych statkach 61.180 t. ładunków wobec 68.080 ton, przewiezionych w lutym ub. roku. Z tego było ładunków eksportowych 42.456 t. (II 1938: 43.247 t.), importowych 17.119 t. (23.632 t.), w tranzycie morskim 604 t. (800 t.), w przewozach między portami zagranicy 1.001 ton (401 t.) Zmniejszenie ogólne przewozów tłumaczy się wyłącznie spadkiem ilości towarów przewiezionych przez grupę trampów, już od czterech miesięcy wciągniętych do przewozów regularnych na liniach do Antwerpii i Rotterdamu, na linii lewantyńskiej i włoskiej, oraz na południowo-amerykańskiej. Przewozy tych statków liczone są do przewozów liniowych, jednakże wobec dłuższego przebiegu i nie całookrętowych, niejednolitych ładunków przewozy te nie kompensują całkowicie straty, których doznaje równocześnie uszczuplona grupa trampów.

*Linie Żeglugi Polskiej S. A.* przewiozły 33.101 t. towarów (II 1938: 28.730 t.), w tym eksportowych 21.706 t. (14.266 t.), importowych 9.790 t. (13.263 t.), w tranzycie morskim 604 t. (800 t.), między portami zagranicy 1.001 ton (401 t.) Jak widać. liniowe przewozy Żeglugi Polskiej S. A. wzrosły dość znacznie, zmniejszając się lekko w kierunku przywozowym i w tranzycie morskim, ażeby tym znaczniej się zwiększyć w kierunku wywozowym i w przewozach między portami obcymi.

*Trampy Żeglugi Polskiej S. A.* przewiozły 28.079 t. towarów (39.350 t.) z tego 20.750 t. eksportu (28.981 t.), oraz 7.329 t. importu (10.369 t.)

Eksport tym razem składał się z węgla (18.386 t.) i zboża (2.364 t.), czemu odpowiadał w lutym roku ubiegłego węgiel, koks i jęczmień, import — z tomasyny 6.000 t. i rudy 1.329 t., wobec głównie tomasyny oraz mniejszych partyj cytryn, tytoniu i migdałów w roku ubiegłym, co oczywiście wynikło z tego, że w lutym ub. roku jeden z trampów pełnił funkcje dodatkowego statku jednej z linij. W roku bieżącym nie można już nawet wydzielić przewozów trampów z linij regularnych, gdyż na linii rotterdamskiej i antwerpijskiej pełnią one już służbę jako statki podstawowe, zastępując 50% tonażu tych linij, które równocześnie oddały swe statki nowej linii Gdynia — porty Italii. Jest to jednak częściowo zjawisko sezonowe, związane z pośpiesznymi przewozami owoców południowych w zimie pomiędzy Sycylią a Gdynią i latem użycie statków liniowych i trampów zapowiada się inne.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego S. A. przewiozły 10.841 t. ładunku wobec 8.916 t. przewiezionych w lutym ub. roku i 7.664 t. przewiezionych w lutym roku 1937. Na eksport przypadło 7.843 t. (II 1938: 5.725 t.) na import 2.998 t. (3.122 t.) Nasila się więc eksport przy lekkim równoczesnym zmniejszeniu importu.

Obie linie angielskie — do Londynu i Hull przewiozły łącznie 8.661 t. ładunku, w tym eksportowego 5.943 t., importowego 2.718 t. Na linii Gdynia — Havre, skombinowanej z linią Gdynia — Londyn, lecz mającej osobne dwutygodniowe odjazdy, głównie służącej przewozowi pasażerów (emigrantów) przewieziono pomiędzy Gdynią a Le Havre 413 t. towarów, w tym 213 t. w eksporcie i 280 t. w imporcie. Pasażerów, łącznie z emigrantami przewieziono 522.

Prócz tego uruchomiony od listopada ub. r. tramp s/s „Lida" przewiózł z Gdańska do Anglii Zachodniej 1.687 t. tarcicy, co właśnie przyczyniło się do zwiększenia przewagi eksportu w tym miesiącu.

Podział ładunków na obu liniach angielskich był następujący: na linii londyńskiej z Gdyni do Londynu 2.422 t., z Gdańska 265 t., razem 2.687 t., z Londynu do Gdyni 881 t., do Gdańska 357 t., razem z Londynu 1.238 t.

Na linii hullskiej z Gdyni do Hull 2.270 t., z Gdańska 986 t., razem 3.256 t., z Hull do Gdyni 1.374 t., do Gdańska 106 t., razem z Hull 1.480 t.

*Statki towarzystwa Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A.* przewiozły ogółem w lutym 1.891 pasażerów i 14.861 ton ładunku (II 1938: 1.507 pasażerów i 5.805 t. ładunku), jednak tylko liczby pasażerów są porównalne, i to z zastrzeżeniem, że liczby dla pasażerów nie obejmowały linii palestyńskiej, natomiast zeszłoroczna nasza statystyka towarowa nie obejmowała jeszcze przewozów na statkach frachtowanych w time charter, co czyni statystyka tegoroczna.

Na eksport przypadło 7.482 t., na import 7.379 t. Pasażerów na wyjściu było 1.423, na wejściu 115, w przewozach między portami zagranicy 353.

*Na linii Północno-Amerykańskiej* przewieziono 1.120 pasażerów i 3.743 t. towarów (II 1938: 593 pas. i 3.070 t. towarów), z tego na wyjściu z Gdyni było 879 pas. i 2.168 t. tow. (481 pas., 1.182 t. tow.), na wejściu zaś 115 pas. i 1.575 t. tow. (112 pas., 1.888 t. tow.) Prócz tego między portami Ameryki a Kopenhagą przewieziono 126 pasażerów.

*Na linii Meksykańskiej* na statkach zafrachtowanych przewieziono 3.607 t. ładunku, w

tym 3.425 t. eksportowych i 2.182 t. importowych.

*Na linii Południowo-Amerykańskiej* przewieziono 771 pas. i 3.311 t. towarów, w tym na statku zafrachtowanym, w imporcie, 3.622 t. reszta 771 pas. (w tym 544 pas. z Gdyni i 227 pas. między portami zagranicy) oraz 1.889 t. ładunku eksportowego na wyjściu na statku pasażerskim. W lutym roku ubiegłego na statkach pasażerskich był 1 przyjazd i 1 odjazd — razem 914 pas. i 2.735 t. ładunku, z tego na wyjściu 839 pas. i 1.164 t. towarów, na wejściu 75 pas. i 1.571 t. towarów.

*Statki Polsko-Skandynawskiego Tow. Transportowego („Polskarob")* przewiozły 45.301 t. węgla, wobec 35.814,5 t. przewiezionych w lutym ub. roku. W tym było 32.757 t. węgla eksportowego (II 1938: 33.008 t.), zagranicznego, w przewozach między portami obcymi — 12.544 t. (2.806,5 t.)

Węgiel eksportowy szedł tym razem wyłącznie przez Gdynię i to: do Szwecji — 18.725 ton, Belgii — 7.958 t., Danii — 7.078 t., Norwegii — 3.835 t., Francji — 2.990 t., Holandii — 2.715 t. Z węglem polskim zawinięto do Zeebrügge (2 razy), do Malmö, Trelleborg, Oxelösund, Slite, Rotterdamu, Haugesund, Halmstad, Slemmestad, Caen, z węglem zagranicznym do Göteborga, Helsingborga, Aarhus, Kopenhagi.

## ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W LUTYM 1939 R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w miesiącu *lutym br.* osiągnęły *723.927,8 ton*, wobec 825.331,6 ton w mies. styczniu br., 674.257,8 ton w miesiącu lutym 1938 r. oraz 609.304,5 ton w miesiącu lutym 1937 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 12.3 procentowy spadek w stosunku do ub. mies. stycznia br., 7.4%-owy wzrost w porównaniu z mies. lutym 1938 r., oraz poważny 18,8%-owy wzrost w stosunku do miesiąca lutego 1937 r.

Drugi miesiąc 1939 roku daje na ogół zupełnie dobre wyniki, wykazując stosunkowo poważny wzrost w relacjach z tym samym miesiącem ubiegłych lat.

Jedynie nadal zniżkowe tendencje wykazuje również i w miesiącu sprawozdawczym przywóz zamorski.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich miesiąca sprawozdawczego (723.727,8 t.) złożył się przywóz zamorski — 110.137,4 ton oraz wywóz zamorski — 613.790,4 ton.

*Przywóz* zamorski w miesiącu sprawozdawczym (110.137,4 ton) wykazuje poważny 7,8%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. styczniem br. (119.490,7 ton), jeszcze poważniejszy 20,3%-owy spadek w stosunku do m. lutego 1938 r. (138.265,5 ton) oraz nader nieznaczny 0,3%-owy wzrost w porównaniu do mies. lutego 1937 r. (109.767,8 ton).

Spadek przywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. styczniem br. spowodowały przede wszystkim towary masowe, jak złom żelazny, fosforyty i żużle Thomasa. W miesiącu sprawozdawczym zmniejszył się przywóz zamorski w stosunku do ub. mies. stycznia br. (w nawiasie dane za m. styczeń 1939 r.) już wspomnianych towarów masowych: złomu żelaznego — 27.884 ton (33.592 t.) i fosforytów — 2.535 t. (21.625 t.) oraz drobnicowych: nasion różnych — 147 t. (189 t.), owoców świeżych — 6.375 t. (7.303 t.), owoców suszonych — 408 t. (977 t.), herbaty — 116 t. (125 t.), kakao — 513 t. (661 t.), roślin i materiałów roślinnych — 98 t. (192 t.), żywicy — 596 t. (685 t.), śledzi świeżych — 1.993 t. (2.080 t.), śledzi solonych — 3.045 t. (5.270 t.), smoły i smarów — 33 t. (330 t.), tłuszczu zwierzęcego sur. — 1.004 t. (1.107 t.), tranu — 116 t. (417 t.), napoi alkoholowych — 75 t. (164 t.), tytoniu — 2 t. (7 t.), siarki — 56 t. (1.104 t.), przetw. chemicznych — 135 t. (189 t.), garbników — 764 t. (1.294 t.), skór — 1.962 t. (2.437 t.), wełny — 1.913 t. (2.398 t.), bawełny — 7.639 t. (8.032 t.), odpadków bawełny — 158 t. (222 t.), przędzy bawełnianej — 127 t. (136 t.), żelaza surowego — 112 t. (513 t.), metali różnych — 600 t. (823 t.) oraz części wagonów i lokomotyw — 93 t. (153 t.)

Spośród towarów drobnicowych najpoważniejszy spadek wykazały garbniki oraz siarka. Pozostałe nie odbiegają od normalnych wahań miesięcznych. Na szczególne podkreślenie zasługuje tu poważny spadek przywozu fosforytów.

Poza powyższymi pozycjami, wykazującymi spadek w porównaniu z ub. m. styczniem br. należy również zwrócić uwagę na szereg artykułów, wykazujących spadek przywozu również w stosunku do miesiąca lutego 1938 r.

Szczególnie poważny spadek wykazują tu: nasiona oleiste, tytoń, skóry oraz wełna. Spośród masowych zmniejsza się natomiast przywóz w bardzo poważnym stopniu złomu, żużli Thomasa oraz fosforytów.

W miesiącu sprawozdawczym wzrasta przywóz w porównaniu z ub. miesiącem styczniem br. następujących pozycyj (w nawiasie dane za m. styczeń 1939 r.): ryż surowy — 114 t. (1 t.), orzechy i migdały — 240 t. (209 t.), kawa — 480 t. (351 t.), korzenie — 122 t. (111 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 23.651 t. (8.501 t.), oleje — 978 t. (531 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 400 t. (368 t.), żużle Thomasa — 6.000 t. (brak), len, konopie, sisal i inne włókna rośl. — 269 t. (134 t.), szmaty—1.482 t. (1.505 t.), kauczuk — 1.133 t. (734 t.), papier i makulatura — 2.807 t. (1.317 t.), celuloza — 1.475 t. (1.145 t.), papa i tektura — 54 t. (6 t.), cyna — 119 t. (50 t.), cynk — 31 t. (8 t.), miedź — 2.852 t. (1.941 t.), wyroby żelazne i metalowe — 261 t. (216 t.) oraz maszyny, aparaty i części — 644 t. (598 t.)

Spośród pozycyj drobnicowych szczególnie dobre rezultaty daje przywóz szeregu metali i produktów z nich. Dobrze rozwija się również przywóz produktów grupy papierniczej. Z pozycyj masowych bardzo poważny wzrost wykazują rudy różne i wypałki pirytowe.

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (luty 1939 r.) w porównaniu z tym samym miesiącem lutym 1938 r. oraz ub. mies. styczniem 1939 r. poniższe zestawienie:

*IMPORT (tony)*

| | Luty 1939 r. | Styczeń 1939 r. | Luty 1938 r. |
|---|---|---|---|
| Nasiona różne | 147 | 189 | 170 |
| nasiona oleiste | 1.826 | 1.429 | 8.570 |
| ryż surowy | 114 | 1 | 27 |
| owoce świeże | 6.375 | 7.303 | 7.012 |
| owoce suszone | 408 | 977 | 1.217 |
| konserwy owocowe | 11 | 9 | 9 |
| orzechy i migdały | 240 | 209 | 181 |
| kawa | 480 | 351 | 458 |
| herbata | 116 | 125 | 103 |
| kakao | 513 | 661 | 375 |
| korzenie | 122 | 111 | 137 |
| rośliny i materiały rośl. | 98 | 192 | 58 |
| żywica | 596 | 685 | 487 |
| śledzie świeże | 1.993 | 2.080 | 1.313 |
| śledzie solone | 3.045 | 5.270 | 2.422 |
| rudy różne i wypałki pirytowe | 23.651 | 8.501 | 11.352 |
| smoła i smary | 33 | 330 | 5 |
| oleje | 978 | 531 | 142 |
| asfalt | 14 | 10 | 8 |
| tłuszcze i oleje roślinne | 400 | 368 | 367 |
| tłuszcze zwierz. sur. | 1.004 | 1.107 | 1.061 |
| tran | 116 | 417 | 381 |
| napoje alkoholowe i in. | 75 | 164 | 113 |
| tytoń | 2 | 7 | 854 |
| siarka | 56 | 1.104 | 132 |
| przetwory chemiczne | 155 | 189 | 122 |
| farby | 65 | 40 | 54 |
| garbniki | 764 | 1.294 | 520 |
| fosforyty | 2.535 | 21.625 | 11.471 |
| żużle Thomasa | 6.000 | — | 9.650 |
| skóry | 1.962 | 2.437 | 3.015 |
| wełna | 1.913 | 2.398 | 3.052 |
| odpadki wełny | 75 | 70 | 82 |
| przędza wełniana | 3 | 1 | 23 |
| bawełna | 7.639 | 8.032 | 7.388 |
| odpadki bawełny | 158 | 222 | 239 |
| przędza bawełniana | 127 | 136 | 136 |
| len, konopie, sisal i inne włókna rośl. | 269 | 134 | 24 |
| juta | 1.029 | 1.467 | 1.227 |
| szmaty | 1.482 | 1.050 | 1.252 |
| kauczuk | 1.133 | 734 | 799 |
| wyroby gumowe | 67 | 40 | 187 |
| papier i makulatura | 2.087 | 1.317 | 1.086 |
| celuloza | 1.475 | 1.145 | 147 |
| papa i tektura | 54 | 6 | 1 |
| żelazo surowe | 112 | 513 | 446 |
| metale różne | 600 | 823 | 220 |
| złom żelazny | 27.884 | 33.592 | 50.877 |
| cyna | 119 | 50 | 148 |
| cynk | 31 | 8 | 1 |
| miedź | 2.852 | 1.941 | 692 |
| wyroby żelazne i metal. | 261 | 216 | 675 |
| maszyny, aparaty i cz. | 644 | 598 | 1.046 |
| części wagonów i lokomotyw | 93 | 153 | 201 |
| samochody, motocykle i części | 853 | 849 | 1.106 |
| różne | 5.283 | 6.280 | 5.425 |
| Razem | 110.137 | 119.491 | 138.266 |

*Wywóz zamorski* w miesiącu sprawozdawczym *(613.790,4 t.)* wykazuje poważny 13%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem styczniem br. (705.860,9 ton), 14,5%-owy wzrost w stosunku do miesiąca lutego 1938 r. (535.992,3 t.) oraz 22,8%-owy wzrost w porównaniu z mies. lutym 1937 r. (499.536,7 t.)

Spadek wywozu, podobnie jak i przywozu w stosunku do ub. mies. stycznia br. nie powinien budzić poważniejszych zastrzeżeń. Już od szeregu lat spadek ten w tym miesiącu ma zawsze miejsce i tłumaczy się przede wszystkim poważną różnicą dni przeładunku w miesiącu styczniu (31) i lutym (28).

Spadek wywozu w mies. sprawozdawczym w stosunku do ub. mies. stycznia spowodowały przede wszystkim pozycje towarów masowych, jak węgiel i drzewo. Tak np. z grupy wytworów mineralnych zmniejsza się wywóz (w nawiasie dane za miesiąc styczeń br.): węgla kamiennego — 441.829 t. (490.028 t.), węgla bunkrowego — 63.399 t. (88.696 t.), kopalniaków, bali i słupów — 7.398 t. (15.096 t.) oraz tarcicy — 7.366 t. (16.687 t.)

Spośród towarów drobnicowych zmniejsza się wywóz: zboża — 6.885 t. (11.718 t.), strączkowych — 231 t. (379 t.), nasion i roślin — 533 t. (1.262 t.), mąki — 5 t. (125 t.), drobiu i ptactwa bitego — 12 t. (30 t.), cementu — 4.076 t. (6.623 t.), olei i parafiny — 7 t. (14 t.), konserw warzyw — 18 t. (139 t.), makuchów — 690 t. (2.253 t.), wytłoków buraczanych — 993 t. (2.929 t.), salmiaku — 110 t. (197 t.), karbidu — 142 t. (179 t.), mączki kostnej — brak (106 t.), soli potasowej — brak (215 t.), wyrobów z drzewa — 2.024 t. (2.138 t.), mebli giętych — 329 t. (350 t.), żelaza surowego — 1.859 t. (2.077 t.), blachy żelaznej i stalowej — 1.160 t. (2.645 t.), wyrobów żel. i metalowych — 1.958 t. (2.339 t.), szyn kolejowych — 998 t. (2.591 t.), oraz naczyń emaliowanych — 213 t. (232 t.)

O rzeczywistych tendencjach spadku mówi dopiero porównanie zmniejszenia się wywozu niektórych spośród powyższych pozycyj również w stosunku do tego samego miesiąca lutego ub. 1938 roku.

Na szczególne podkreślenie zasługuje tu poważny spadek wywozu tarcicy w roku bieżącym nawet w okresie dwóch ostatnich miesięcy (styczeń—luty) br.

W miesiącu sprawozdawczym cały szereg pozycyj wywozu wykazuje również wzrost w stosunku do ub. mies. stycznia br.

Z grupy towarów masowych należy tu przede wszystkim koks (21.178 t. w mies. lutym br. wobec 19.402 t. w mies. styczniu br.)

Z towarów drobnicowych zwiększa się wywóz (w nawiasie dane za m. styczeń br.): słodu — 759 t. (426 t.), ziemniaków — 182 t. (90 t.), warzyw — 2.374 t. (2.036 t.). owoców świeżych — 73 t. (3 t.), szynek i innych peklowanych — 1.474 t. (1.345 t.). bekonów — 1.772 t. (1.752 t.). jaj — 391 t. (378 t.), masła — 821 t. (539 t.), soli kuchennej i przemysłowej — 270 t. (114 t.), smoły i paku smołowego — 7.619 t. (5.913 t.), przetworów mięsnych — 1.559 t. (457 t.), cukru — 3.162 t. (2.208 t.), napoi alkoholowych — 18 t. (13 t.), przetworów chemicznych — 130 t. (119 t.), bieli cynkowej — 894 t. (748 t.), skór — 455 t. (281 t.), tkanin — 335 t. (319 t.), bawełny i odpadków — 412 t. (161 t.), dykty i fornierów — 1.271 t. (1.140 t.), wyrobów koszykarskich — 150 t. (91 t.), papieru — 834 t. (141 t.), papy i tektury — 167 t. (121 t.), celulozy — 937 t. (104 t.). żelaza handlowego — 13.528 t. (9.234 t.). metali różnych — 66 t. (41 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 2.969 ton (2.550 t.), cynku — 2.163 t. (1.185 t.), oraz blachy cynkowej — 231 t. (185 t.)

Wzrasta więc niemal cała grupa produktów hodowlanych i szereg najpoważniejszych produktów rolniczych.

Doskonałe rezultaty daje również wywóz produktów hutniczo-metalurgicznych.

Oprócz powyższych artykułów wzrasta również wywóz szeregu towarów w mies. sprawozdawczym (lutym br.) w stosunku do tego samego miesiąca 1938 r., które w mies. styczniu br. wykazały spadek wywozu (w nawiasie dane za m. luty 1938 r.): zboże — 6.885 t. (2.575 t.), strączkowe — 231 t. (66 t.), nasiona i rośliny — 533 t. (414 t.), cement — 4.076 t. (2.458 t.), makuchy — 690 t. (482 t.), salmiak — 110 t. (39 t.), żelazo surowe — 1.859 t. (42 t.) oraz naczynia emaliowane — 213 t. (207 t.)

Są to pozycje, które po normalnych wahaniach miesięcznych w tym wypadku „in minus" (w mies. styczniu br.) wykazują poważne tendencje wzrostu w stosunku do tego samego mies. lutego ub. 1938 roku.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (luty 1939 r.) w porównaniu z tym samym miesiącem lutym 1938 r. oraz ub. mies. styczniem 1939 r. poniższe zestawienie:

*EKSPORT (tony)*

| | Luty 1939 r. | Styczeń 1939 r. | Luty 1938 r. |
|---|---|---|---|
| Zboże | 6.885 | 11.718 | 2.575 |
| strączkowe | 231 | 579 | 66 |
| nasiona i rośliny | 533 | 1.262 | 414 |
| mąka | 5 | 125 | — |
| mąka pastewna | — | — | 380 |
| słód | 759 | 426 | 1.070 |
| ziemniaki | 182 | 90 | 33 |
| warzywa | 2.374 | 2.036 | 1.682 |
| owoce świeże | 73 | 3 | 219 |
| konserwy owocowe | — | 1 | 23 |
| szynki i inne pekl. | 1.474 | 1.345 | 319 |
| bekony | 1.772 | 1.752 | 1.594 |
| drób i ptactwo bite | 12 | 30 | 5 |
| jaja | 391 | 378 | 757 |
| masło | 821 | 539 | 1.160 |
| cement | 4.076 | 6.623 | 2.458 |
| sól kuchenna i przem. | 270 | 114 | 100 |
| węgiel kamienny | 441.829 | 490.028 | 387.593 |
| węgiel bunkrowy | 63.399 | 88.696 | 62.553 |
| koks | 21.178 | 19.402 | 5.720 |
| smoła i pak smołowy | 7.619 | 5.913 | 2.468 |
| oleje i parafina | 7 | 14 | 2 |
| tłuszcze zwierzęce | 3 | — | — |
| konserwy warzyw | 18 | 139 | 186 |
| przetwory mięsne | 1.559 | 457 | 3.534 |
| cukier | 3.162 | 2.208 | 6.763 |
| napoje alkoholowe | 18 | 13 | 14 |
| makuchy | 690 | 2.253 | 482 |
| wytłoki buraczane | 993 | 2.929 | 2.244 |
| przetwory chemiczne | 130 | 119 | 137 |
| soda | — | 11 | — |
| siarczan amonu | — | 5 | 3.048 |
| salmiak | 110 | 197 | 39 |
| karbid | 142 | 179 | 15 |
| farby | 6 | — | 5 |
| biel cynkowa | 894 | 748 | 451 |
| mączka kostna | — | 106 | — |
| sól potasowa | — | 215 | — |
| saletra | 3 | — | 19 |
| skóry | 455 | 281 | 91 |
| tkaniny | 335 | 319 | 494 |
| bawełna i odpadki | 412 | 161 | 249 |
| bale i słupy | 7.398 | 15.096 | 5.190 |
| drzewo tarte | 7.366 | 16.687 | 23.375 |
| wyroby z drzewa | 2.024 | 2.138 | 843 |
| klepki | — | 112 | 30 |
| dykty i forniery | 1.271 | 1.140 | 995 |
| meble gięte | 329 | 350 | 339 |
| wyroby koszykarskie | 150 | 91 | 26 |
| papier | 834 | 141 | 607 |
| papa i tektura | 167 | 121 | 318 |
| celuloza | 937 | 104 | 105 |
| żelazo surowe | 1.859 | 2.077 | 42 |
| żelazo handlowe | 13.528 | 9.234 | 4.940 |
| blacha żel. i stalowa | 1.160 | 2.645 | 1.673 |
| metale różne | 66 | 41 | 20 |
| wyroby żel. i metal. | 1.938 | 2.339 | 842 |
| szyny kolejowe | 998 | 2.591 | — |
| rury żeliwne i żelazne | 2.969 | 2.550 | 1.308 |
| naczynia emaliowane | 213 | 232 | 207 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| cynk | 2.163 | 1.185 | 908 |
| blacha cynkowa | 231 | 185 | 227 |
| różne | 5.349 | 5.348 | 5.035 |
| Razem | 613.790 | 705.861 | 535.992 |

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym (lutym 1939 r.) analogicznie do obrotów towarowych wykazuje spadek ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 465 (576) statków o pojemności 444.779 n. r. t. (545.269 n. r. t.), wyszło zaś 470 (567) statków o pojemności 459.569 n. r. t. (552.475 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1 miejsce, Polska — 2, Finlandia — 3, Włochy — 4, Dania — 5, Norwegia — 6, Anglia — 7, Niemcy — 8, Estonia — 9, Stany Zjedn. Am. P. — 10, Łotwa — 11, Grecja — 12, Holandia — 13, Litwa — 14, Z. S. R. R. — 15 oraz W. M. Gdańsk — 16.

W miesiącu sprawozdawczym po raz pierwszy pięć pierwszych bander pozostaje na poprzednich miejscach z miesiąca stycznia br. Bandera norweska przesuwa się z 7 na 6 miejsce, angielska z 6 na 7, niemiecka z 10 na 8, estońska z 8 na 9, amerykańska (U. S. A.) z 11 na 10, grecka i holenderska bez zmian, litewska z 18 na 14, sowiecka z 14 na 15 oraz gdańska zajęła ostatnie 16 miejsce, wobec 15 miejsca, zajmowanego w m. styczniu br.

Ogółem reprezentowane były bandery 16 (18) państw. Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w miesiącu lutym 1939 r. wyniósł 956,5 n. r. t. (946,6 n. r. t.) Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 60 (65). Średni postój statków w porcie w miesiącu lutym br. wyniósł 52,6 godzin (52,3 godzin).

Ruch statków w miesiącu lutym 1939 r. ilustruje poniższe zestawienie:

*Ruch statków*

| | Przyszło | | Wyszło | |
|---|---|---|---|---|
| | ilość | N.R.T. | ilość | N.R.T. |
| Polska | 64 | 54.661 | 67 | 63.640 |
| W. M. Gdańsk | 2 | 720 | 1 | 360 |
| Anglia | 15 | 33.561 | 14 | 29.672 |
| Dania | 61 | 39.497 | 60 | 40.695 |
| Estonia | 32 | 22.326 | 32 | 22.522 |
| Finlandia | 47 | 53.683 | 52 | 60.137 |
| Grecja | 5 | 12.863 | 6 | 15.870 |
| Holandia | 16 | 8.225 | 18 | 9.137 |
| Litwa | 2 | 1.203 | 3 | 1.788 |
| Łotwa | 17 | 20.762 | 18 | 22 080 |
| Niemcy | 41 | 24.159 | 43 | 24.911 |
| Norwegia | 43 | 36.609 | 41 | 38.401 |
| Stany Zj. Am. P. | 7 | 22.005 | 7 | 22.005 |
| Szwecja | 100 | 69.918 | 95 | 67.267 |
| Włochy | 12 | 43.316 | 12 | 39.813 |
| Z. S. R. R. | 1 | 1.271 | 1 | 1.271 |
| Razem | 465 | 444.779 | 470 | 459.569 |

Ruch pasażerów pomimo niesprzyjających warunków atmosferycznych wykazuje pewne ożywienie przede wszystkim na wyjeździe. Ożywienie to stoi w ścisłym związku z wyjazdami uchodźców czeskich. Przyjechało bowiem 228 (231) osób, wyjechało zaś 2.364 (870) osób. Przyjechało w tym: z Anglii — 28 (30), Argentyny — 32, Belgii — 20 (28), Brazylii — 9, Danii — 37 (25), Finlandii — 7 (10), Francji — 1 (2), Holandii — 3 (4), Litwy — 5 (2), Portugalii — 3, Senegalu Fr. — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 75 (86) oraz ze Szwecji — 7 (10).

Wyjechało zaś: do Anglii — 401 (334), Argentyny — 98, Belgii — 185 (2), Brazylii — 115, Danii — 71 (127), Francji — 125 (118), Grecji — 1, Kanady — 150 (41), Łotwy — 2 (1), Niemiec — 3, Norwegii — 26, Senegalu Fr. — 1. Stanów Zjedn. Am. P. — 627 (229), Szwecji — 209 (6) oraz do Urugwaju — 350 osób.

### PRACOWNICY NASZEJ IZBY NA POŻYCZKĘ OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ.

Pracownicy biura naszej Izby subskrybowali Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej w łącznej kwocie 9.500 zł, składając w ten sposób dowód współdziałania w zakresie obronności kraju.

## WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

### OGÓLNE ZGROMADZENIE CZŁONKÓW GIEŁDY ZBOŻOWO-TOWAROWEJ W BYDGOSZCZY.

Dnia 29 marca 1939 r. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa E. Baiera zwyczajne Roczne Zgromadzenie członków Giełdy. Poza członkami miejscowymi i zamiejscowymi wzięli udział z urzędu Komisarz Giełdy Dyr J. Witek i zast. Komisarza Dyr T. Raczkowski.

Szczegółowe sprawozdanie z całorocznej działalności giełdy złożyli Prezes Giełdy p. Edmund Baier i Dyrektor Giełdy p. Mieczysław Wójcik.

Ze złożonych sprawozdań wynikło, że stan członków na koniec 1938 r. wyniósł 193, zaś uczestników 4.737. Obroty giełdy w okresie sprawozdawczym wyniosły 687 tysięcy ton łącznej wartości zł 128 milionów. W porównaniu do roku poprzedniego ogólny obrót giełdowy wzrósł o 160 tysięcy ton. Obrót za r. 1938 był najwyższy, jaki dotychczas giełda bydgoska zanotowała.

W porównaniu z obrotami innych giełd krajowych, giełda bydgoska zajęła 3 miejsce. wykazując zaledwie o 7.000 ton mniej obrotu od giełdy lwowskiej, której obroty stały na 2 miejscu po giełdzie poznańskiej. Przeciętny dzienny obrót giełdowy przy 287 zebraniach w ciągu roku sprawozdawczego, wyniósł 2.393 tony. Najniższy obrót zanotowano w czerwcu w wysokości 24.688 ton, najwyższy zaś w październiku 103.490 ton. Ceny w okresie sprawozdawczym wykazały bardzo silne wahania i załamanie. Najniższy poziom cen przypadł dla pszenicy w listopadzie, a dla żyta, jęczmion i owsa we wrześniu ub. r. Różnica między cenami najwyższymi zbóż w styczniu 1938 r., a najniższymi wyniosła dla pszenicy zł 9,—, dla żyta zł 8,60, dla jęczmienia brow. zł 5,10, a dla owsa zł 5,80. Ten silny spadek cen przekreślił nadzieję rolnictwa związaną z lepszymi zbiorami w roku 1938. Zastosowane w okresie sprawozdawczym środki inwestycyjne częściowo wpłynęły na zahamowanie dalszego spadku cen, pociągając za sobą oderwanie się cen krajowych od cen światowych. Eksport w roku 1938 wykazał zwyżkę, a to o 45% przy życie do cyfry 108 tysięcy ton, o 30% przy pszenicy do cyfry 13 tysięcy ton, o 24% przy jęczmionach do cyfry 238 tysięcy ton i o 31% przy mące pszennej do cyfry 31 tysięcy ton, zaś spadek wywozu owsa o 62% do cyfry 10 tysięcy ton i mąki żytniej o 32% do cyfry 17,6 tysięcy ton.

W okresie sprawozdawczym Rada Giełdowa odbyła 5 posiedzeń, Prezydium Giełdy 12. Komisje Rzeczoznawców przeprowadziły 111 ekspertyz, a Giełdowe Sądy Rozjemcze załatwiły 65 spraw o łącznej wartości przedmiotu sporu zł 82.000,—.

W okresie sprawozdawczym prowadzone były intensywne prace kodyfikacyjne i unifikacyjne przepisów giełdowych, których ukoronowaniem było wydanie ogólnopolskich warunków handlowych i zaawansowanie prac nad ogólnopolskimi normami jakościowymi dla towarów, będących przedmiotem obrotu giełdowego.

Złożone sprawozdania, ilustrujące poważny dorobek prac giełdy, przyjęte zostały przez aklamację. Sprawozdanie roczne z gospodarki i zamknięć rachunkowych oraz sprawozdanie Komisji Rewizyjnej przyjęte zostały jednomyślnie do zatwierdzającej wiadomości. Ogólne Zgromadzenie przez *aklamację przyjęło do wiadomości wykonanie uchwały Ogólnego Zgromadzenia przez kupno nieruchomości giełdy z własnych funduszów* giełdy, co stało się realizacją zasadniczego programu władz giełdy, zmierzającego do zapewnienia giełdzie podstawy dla dalszej działalności rozwoju placówki.

Ogólne Zgromadzenie przyjęło przez aklamację zakomunikowaną uchwałę Rady Giełdowej o subskrypcji Pożyczki Lotniczej w wysokości zł 8.000,— oraz przeznaczenie tej pożyczki w całości na F. O. N.

Po sprawozdaniach i udzieleniu absolutorium władzom giełdy. Komisarz Giełdy p. Dyr Józef Witek podniósł z pełnym uznaniem rzetelną i skoordynowaną pracę Rady Giełdowej i innych władz oraz organów giełdy, po czym nastąpiły wybory do organów Giełdy.

W wyniku ich wybrani zostali *do Rady Giełdowej* na członków: pp. Stefan Radzimiński, Włodzimierz Junk. Jan Głowiński, Władysław Kuta, Leon Barciszewski i Marceli Maryński, na zastępców pp.: Franciszek Konieczny, Tomasz Komierowski, Czesław Dratwiński, Leon Duszyński, Franciszek Masłowski. Adam Skrzetuski, Marian Schulze. Józef Jerzak, Feliks Łuczkowski.

*Do Komisji Rozjemczej* na członków pp.: Czesław Dratwiński, Leon Duszyński, Włodzimierz Junk, Kazimierz Karow, Jerzy Masełkowski, Alojzy Melerski, Stanisław Stolpe, Stanisław Strzelecki, Maksymilian Szukalski, Jan Turek, Henryk Borkiewicz. Jan Głowiński. Leon Kitkowski, Franciszek Masłowski, Edmund Baier, Józef Häusler, Władysław Kuta, Jan Mordawski, Józef Jerzak, Albin Wolnikowski, Stefan Radzimiński, Jerzy Dzwonkowski, Marceli Maryński. Feliks Łuczkowski i kpt. Marian Jastrzębski.

*Do Komisji Rewizyjnej* na członków pp.: Zygmunt Krawczak, Jerzy Schmidt. Stanisław Strzelecki, Leon Kitkowski. Albin Wolnikowski, na zastępców pp.: Wacław Malikowski, Kazimierz Hoffmann i Bernard Schwarz.

## WALNE ZEBRANIE POMORSKIEGO ZWIĄZKU EKSPORTERÓW DROBIU I JAJ.

W środę, dnia 15 marca 1939 r. odbyło się roczne Walne Zebranie Pomorskiego Związku Eksporterów Drobiu i Jaj. przy licznym udziale członków, w sali posiedzeń Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Pomorski Związek Eksporterów Drobiu i Jaj w Gdyni jest gospodarzem Biura Międzyzwiązkowego Zrzeszeń Eksportowych i należy jako sekcja do centralnej organizacji kupiectwa pomorskiego Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu w Grudziądzu.

Zebranie zagaił prezes Związku p. Maksymilian Cywiński z Lubicza i serdecznie powitał członków Związku, a szczególnie przedstawiciela Izby Przem.-Handl. w osobie p. wicedyr. Tadeusza Marchlewskiego i delegata Komisji Rozdzielczej w Toruniu p. mgr. Haftkównę.

Po uczczeniu pamięci przez powstanie z miejsc i trzyminutowe milczenie przewodniczącego Komisji Rozdzielczej i Komisji Mieszanej Polsko-Gdańskiej śp. Wacława Dykiera, jednomyślną uchwałą poproszono na przewodniczącego rocznego Walnego Zebrania p. wicedyr. Tadeusza Marchlewskiego, jako prezesa centralnej organizacji kupiectwa pomorskiego.

Po wysłuchaniu obszernego sprawozdania prezesa Związku p. Maksymiliana Cywińskiego, w którym bardzo szczegółowo poruszono wszystkie zagadnienia obchodzące Związek, eksport oraz wykonanie umów branżowych w zakresie obrotów drobiem i jajami z W. M. Gdańskiem. Z kolei Walne Zebranie wysłuchało również bardzo dokładnego sprawozdania niestrudzonego kierownika Związku p. dyrektora Walentego Kotlińskiego, po czym na wniosek Komisji Rewizyjnej udzielono ustępującemu Zarządowi pełnego uznania i absolutorium.

Zarząd i Komisję Rewizyjną Związku wybrano po raz trzeci w niezmienionym składzie, dając tym dowód całkowitego zaufania i uznania za dotychczasową pracę i wysiłki w interesie wszystkich członków Związku.

Zarząd ukonstytuował się w następującym składzie: 1) p. Maksymilian Cywiński, Lubicz — prezes Związku, 2) p. Alojzy Słomiński, Brusy — wiceprezes i skarbnik Związku, 3) p. Józef Gawryś, Wąbrzeźno — członek zarządu Związku. W skład zarządu wchodzi poza tym w myśl statutu dyrektor Związku.

Komisję Rewizyjną tworzą pp. Jan Groszewski, Lubicz i Ksawery Zieliński, Czersk.

Po ożywionej dyskusji nad różnymi problemami życia gospodarczego, aprowizacji W. M. Gdańska, unarodowienia handlu oraz postulatami z dziedziny zagadnień podatkowych, spółdzielczości, uchwalono rezolucję pod adresem rolnictwa pomorskiego i Komisji Rozdzielczej w Toruniu, a wyrażającą przekonanie, że postulaty Związku uwzględnione zostaną w interesie zarówno rolnictwa, jak i handlu oraz życia gospodarczego Pomorza.

## WYDZIAŁ HANDLU ZAGRANICZNEGO PRZY ZW. TOW. KUPIECKICH NA POMORZU.

Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu realizując uchwałę swego walnego zebrania Delegatów, utworzył ostatnio przy Związku Wydział Handlu Zagranicznego, siedziba którego znajduje się w Gdyni, ul. Mściwoja 10 I p., tel. 33-61.

Do zadań tej nowo założonej placówki należy czuwanie i interesowanie się całokształtem spraw, związanych z handlem zagranicznym i roztoczenie w tej mierze odpowiedniej opieki nad kupiectwem pomorskim, które coraz to silniej angażuje się w handlu zagranicznym. W szczególności wydział dla handlu zagranicznego będzie pracował nad intensyfikacją eksportu wyrobów polskiej wytwórczości, dążąc do zakładania na terenie Gdyni placówek eksportowych.

## CENTRALA HURTU I WYTWÓRCZOŚCI POLSKIEJ.

W Warszawie z polskich kół przemysłowych wyszła inicjatywa stworzenia wielkiej centrali polskiego hurtu i wytwórczości, ułatwiającej zbyt i propagandę rdzennie polskiej produkcji.

Inicjatorzy w tym celu wynajęli w Warszawie przy ul. Marszałkowskiej 102 (naprzeciw Dworca Głównego) trzypiętrowy dom z zamiarem przeznaczenia go na cele powołanej centrali hurtu i wytwórczości.

Jednocześnie inicjatorzy zwrócili się do Stowarzyszenia Kupców Polskich w Warszawie i Związku Popierania Polskiego Stanu Posiadania z prośbą o objęcie protektoratu nad wspomnianą imprezą.

Rzucona myśl stworzenia instytucji dającej generalny przegląd polskich źródeł zakupu ma ogromne znaczenie gospodarcze.

Zorganizowanie tej centrali ma za zadanie:

1) ułatwienie polskiemu kupiectwu zaopatrywania swych przedsiębiorstw w towary pochodzące wyłącznie z polskich hurtowni, wytwórni i fabryk,

2) zwiększenie obrotów handlu hurtowego i źródeł produkcji przez nawiązanie stałej współpracy z kupiectwem detalicznym, które nie posiadało do tej pory należycie zorganizowanego zakupu polskich towarów,

3) ułatwienie wejścia na rynek nieznanym szerszemu ogółowi kupiectwa wytwórniom prowincjonalnym,

4) zademonstrowanie przed społeczeństwem rodzimej produkcji, jej stanu i możliwości rozwoju,

5) umożliwienie na szeroką skalę zakrojonej reklamy zbiorowej polskich produktów.

Obecnie w szybkim tempie prowadzi się prace w kierunku uruchomienia Centrali.

Wynajęty budynek posiada 102 pokoje, w których już dzisiaj lokuje się przedstawicielstwa polskich wytwórni i fabryk. Impreza ta znalazła żywy oddźwięk wśród polskiego kupiectwa i przemysłu. Dom będzie nosił nazwę „102 polskie źródła zakupów".

Już dziś ulokowane w Centrali Hurtu i Wytwórczości Polskiej firmy dokonują transakcyj z przybywającymi do stolicy kupcami.

Powyższą centralą kupiectwo pomorskie jest silnie zainteresowane i wiele firm ma zamiar w centrali tej swoje przedstawicielstwa założyć.




### ANGLIA I NIEMCY W BASENIE NADBAŁTYCKIM W 1938 ROKU.

Rok 1938 był świadkiem silnej walki o basen bałtycki między Anglią i Niemcami. Chodziło mia nowicie o utrzymanie pierwszeństwa w handlu z krajami fenno - skandynawskimi oraz bałtyckimi, stanowiącymi ważne, zwłaszcza na wypadek konfliktu zbrojnego, źródło surowców metalowych, (rudy skandynawskie i fińskie) drzewnych i magazyn środków spożywczych (zboże, mięso, nabiał) a prócz tego chłonny stosunkowo rynek zbytu dla produktów przemysłowych, które jest coraz trudniej lokować ze względu na dokonywującą się industrializację krajów dotychczas surowcowych. Zrozumiałą więc rzeczą jest antagonizm gospodarczy tych dwóch potęg przemysłowych Europy. Datuje się on od dawna, niemniej w chwili obecnej, wskutek dołączenia się kwestii prestiżu, z wpływu politycznego oraz sprawy zabezpieczenia sobie dostawy surowców w razie wojny, przybrała na sile. Przebieg krzyżowania się wpływów tych dwóch państw którego najlepszym wyrazem, obok wydarzeń politycznych są salda i obroty handlu zagranicznego, przedstawiają poniższe tabele.

Angielski handel z państwami nadbałtyckimi w mil. Ł.

| | | 1938 | 1937 | 1936 | 1935 | 1934 | 1933 | 1932 | 1929 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Polska | I | 9.5 | 10 8 | 9.9 | 7 3 | 7.4 | 6,6 | 6,2 | 6.9 |
| | E | 7.5 | 7.6 | 6 6 | 5.1 | 4,3 | 3.8 | 2,7 | 5.3 |
| | S | —2,0 | —3,2 | —3.3 | —2,2 | —3,1 | —2,8 | —3,5 | —1 6 |
| Dania | I | 37,9 | 36,6 | 33 2 | 32 0 | 32.9 | 35,4 | 40,6 | 56,2 |
| | E | 16,3 | 17,6 | 15,6 | 14,5 | 14,1 | 12.3 | 10,4 | 11,5 |
| | S | —21,6 | —19,0 | —17,6 | —17,5 | —18,8 | —23,1 | —30.2 | —44.7 |
| Szwecja | I | 24,6 | 26,2 | 20,6 | 17.0 | 17,9 | 15,9 | 13.4 | 25,7 |
| | E | 12,8 | 14,0 | 11,3 | 10,5 | 9,9 | 7,8 | 7,6 | 11.7 |
| | S | —11,8 | —12,2 | —9,3 | —6,5 | —8,0 | —8,1 | —5,8 | —14 0 |
| Finlandia | I | 19.3 | 22,4 | 18,1 | 14,9 | 15,2 | 12,8 | 11,7 | 14,9 |
| | E | 5,8 | 6,3 | 4,6 | 4,6 | 4.0 | 3,1 | 2,5 | 3,9 |
| | S | —13,5 | —16,1 | —13,5 | —10,3 | —11,2 | —9.7 | —9,2 | —11,0 |
| Estonia | I | 2,1 | 2,3 | 1,9 | 1,8 | 2,0 | 1,2 | 1,3 | 2,5 |
| | E | 1,2 | 1,5 | 0,9 | 0.9 | 0.6 | 0,5 | 0,4 | 0,7 |
| | S | —0,9 | —0,8 | —1,0 | —0,9 | —1,4 | —0,7 | —0,9 | —1,8 |
| Łotwa | I | 4 6 | 5.3 | 3,4 | 2.9 | 2,7 | 2 6 | 2.7 | 5,5 |
| | E | 1.8 | 1,8 | 1,4 | 1,3 | 1,4 | 1,2 | 0,6 | 1.6 |
| | S | —2,8 | —3,5 | —2,0 | —1,6 | —1,3 | —1,4 | —2,1 | —3.9 |
| Litwa | I | 3.1 | 3.3 | 3,0 | 2,3 | 1,9 | 2,0 | 1,9 | 0,6 |
| | E | 2,2 | 2,0 | 1,7 | 1.6 | 1.1 | 0,7 | 0,4 | 0.4 |
| | S | —0,9 | —1.3 | —1 3 | —0.7 | —0,8 | —1,3 | —1.5 | —0,2 |
| RAZEM | O | 148,7 | 157.7 | 132,2 | 116,7 | 115,9 | 105.9 | 108,2 | 147,4 |
| | S | —53,5 | —56.1 | —48,0 | —39,7 | —44,6 | —47,1 | —53,1 | —77,2 |

**Objaśnienie:**
I = Import, E = Eksport, S = Saldo, O = Ogółem.

Niemiecki handel z państwami nadbałtyckimi w mil. R. M.

| | | 1938 | 1937 | 1936 | 1935 | 1934 | 1933 | 1932 | 1929 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Polska | I | 95,5 | 67.9 | 57.9 | 59.4 | 53.9 | 55.9 | 58,9 | 338,8 |
| | E | 102,6 | 73,2 | 53,0 | 48,0 | 38,8 | 55,5 | 70.5 | 343,4 |
| | S | +7,1 | +5,3 | —4.9 | —11,4 | —15,1 | —0 4 | +11,6 | +4,6 |
| Dania | I | 166,3 | 157,7 | 154 3 | 118,6 | 101 2 | 104,4 | 122,0 | 370,5 |
| | E | 201.9 | 212,7 | 182,3 | 141,9 | 140,2 | 144,7 | 164,7 | 483,3 |
| | S | +35,6 | +55 0 | +28.0 | +23,3 | +39.0 | +40,3 | +42,7 | +112,8 |
| Szwecja | I | 261,7 | 231,9 | 191,7 | 152,9 | 133,8 | 102,6 | 95,1 | 350.3 |
| | E | 267.3 | 277,3 | 230,4 | 206,8 | 198 3 | 191,1 | 228.1 | 475,7 |
| | S | +5,6 | +45,4 | +38,7 | +53,9 | +64,5 | +88.5 | +133,0 | +125,4 |
| Finlandia | I | 88.6 | 70.1 | 46,1 | 41.1 | 42,3 | 37,2 | 26,2 | 115,9 |
| | E | 82,4 | 78 2 | 53,6 | 49,2 | 43,3 | 44,2 | 45,4 | 188,2 |
| | S | —6,2 | +8,1 | +7,5 | +8 1 | +1,0 | +7,0 | +19,2 | +72,3 |
| Estonia | I | 24,0 | 23,7 | 13,8 | 13,1 | 8.2 | 8,4 | 13,3 | 32,5 |
| | E | 22.0 | 19,9 | 17,6 | 11,4 | 7,3 | 7.1 | 10,8 | 41,1 |
| | S | —2.0 | —3,8 | +3,8 | —1,7 | - 0,9 | —1,3 | —2.5 | +8,6 |
| Łotwa | I | 43,5 | 45.7 | 33,2 | 31.1 | 21,1 | 17.5 | 20.5 | 70,2 |
| | E | 40.8 | 28,4 | 31,2 | 27,9 | 18,8 | 17,2 | 21.4 | 94,7 |
| | S | —2,7 | —17,3 | —2 0 | —3,2 | —2 3 | —0,3 | +0.9 | +24,5 |
| Litwa | I | 27,5 | 17.2 | 9,1 | 2,6 | 15,1 | 22,1 | 26,9 | 68,9 |
| | E | 23,5 | 20,4 | 7,3 | 6,7 | 14,7 | 19,7 | 25,8 | 56.0 |
| | S | +4,0 | +3,2 | —1.8 | +4.1 | —0,4 | —2,4 | —1,1 | —12,9 |
| RAZEM | O | 1456.6 | 1324 3 | 1081.5 | 910,6 | 837,0 | 727,6 | 930,1 | 3029,5 |
| | S | +41,4 | +95,9 | +69,3 | +73,1 | +85,8 | +131,4 | +203,8 | +335,3 |

**Objaśnienie:**
I = Import, E = Eksport, S = Saldo, O = Ogółem.

Jak z tego widać właściwie rok 1937 był decydujący. Przyniósł on maksimum natężenia obrotów angielskich od czasu kryzysu, gdy obroty niemieckie nie osiągnęły jeszcze kulminacji. Z drugiej strony ciekawym zjawiskiem jest stałe zmniejszanie się ujemnego salda handlowego angielskiego z państwami nadbałtyckimi. Anglia bowiem w roku ubiegłym postawiła jasno sprawę swych sald ujemnych, przede wszystkim w stosunku z Finlandią, uważając jako zasadę i warunek dalszych zakupów drzewa, celulozy i artykułów spożywczych — zrekompensowanie ich jej eksportem. Prasa fachowa angielska, po zbadaniu sprawy przez specjalną misję handlową zaczęła zarzucać Finlandii, że otrzymane dewizy angielskie lokuje natychmiast w zakupach u konkurentów angielskich, pod którymi należy rozumieć Niemców. Finowie wprawdzie twierdzili, że Anglia i tak korzysta kupując wyroby fińskie bardzo tanio, po cenach bezkonkurencyjnych, gdy tymczasem ceny wyrobów angielskich kalkulują się nadzwyczaj drogo, a dewizy wskutek zakupów niemieckich w koloniach angielskich wrócą i tak do Anglii. Niemniej przyszły traktat handlowy fińsko - angielski ma przynieść postawienie zasady clearing-u, co oznaczałoby zasadniczy zwrot w polityce ekonomicznej Anglii, któ-

ra w końcu zmuszona jest chwycić się identycznych, jak jej przeciwnicy: metod. Mówi się też często, że Anglia zastosuje te same pociągnięcia w stosunku do innych państw bałtyckich, z którymi ma saldo ujemne, między innymi i do Polski, dla której jednak projektuje się przyznanie marży salda dodatniego do wysokości 5.000.000 Ł.

Udział procentowy w handlu zagranicznym krajów nadbałtyckich.

| Anglia | Import | | Eksport | | Ogółem | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1937 | 1938 | 1937 | 1938 | 1937 | 1938 |
| Polska | 12 | 11 | 18 | 18 | 15 | 14 |
| Dania | 38 | 35 | 52 | 55 | 45 | 45 |
| Szwecja | 20 | 18 | 24 | 22 | 22 | 20 |
| Finlandia | 22 | 22 | 44 | 45 | 33 | 34 |
| Estonia | 17 | 18 | 33 | 34 | 25 | 26 |
| Łotwa | 23 | 21 | 40 | 43 | 31 | 32 |
| Litwa | 30 | 53 | 47 | 40 | 39 | 36 |

| Niemcy | Import | | Eksport | | Ogółem | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1937 | 1938 | 1937 | 1938 | 1937 | 1938 |
| Polska | 19 | 23 | 19 | 22 | 19 | 23 |
| Dania | 25 | 25 | 17 | 18 | 21 | 22 |
| Szwecja | 24 | 23 | 16 | 18 | 25 | 26 |
| Finlandia | 19 | 20 | 13 | 15 | 16 | 18 |
| Estonia | 27 | 32 | 29 | 29 | 28 | 31 |
| Łotwa | 27 | 40 | 35 | 33 | 31 | 36 |
| Litwa | 22 | 24 | 17 | 27 | 19 | 26 |

Z drugiej znów strony ekspansja gospodarcza Niemiec na północny - wschód poparta była szeregiem wypróbowanych przede wszystkim na terenie bałkańskim metod polityki handlowo-dewizowej w rodzaju marki rejestrowej, clearingu, oraz długoterminowych umów zakupu. Dała ona jednak wyniki, tylko częściowo odpowiadające oczekiwaniom. Niemiecki wywóz do krajów bałtyckich i skandynawskich (bez Polski, lecz z Norwegią) wzrósł w okresie 1932 do 1937 z 10,4% na 13,1% obrotów Rzeszy a przywóz z krajów wyżej wymienionych z 7,6% na 11,5% całego przywozu (16,44% w roku 1936), gdy równocześnie wywóz angielski do tych krajów wykazał spadek w identycznym okresie z 13,9% na 9,5%, a przywóz z 11.4% na 10,5% zagranicznych obrotów angielskich, pomimo ich wzrostu bezwzględnego ze 108.000.000 Ł. na157.000.000 Ł.

Łączy się to z ciekawym przesunięciem zainteresowań handlu niemieckiego z zachodu na wschód, co uwidaczniają odnośne statystyki. O ile bowiem do roku 1932 Niemcy wywozili do krajów położonych na zachód od Renu 39,4% a przywozili 50,7% ogółu obrotów, to w roku 1938 stosunek ten wynosił odpowiednio 39.5% w wywozie i 31.1% w przywozie. Dla krajów zaś położonych na południowym wschodzie, do Polski i krajów basenu bałtyckiego odpowiednie cyfry wzrosły z 33.5% w przywozie i 25,5% w wywozie (w roku 1932) na 50,3% w przywozie i 43,2% w wywozie w roku 1938. O tym, że właśnie na przełomie roku 1937 i 1938 dokonało się przeniesienie „handlowego punktu ciężkości" świadczy wzrost udziału krajów na wschód od Niemiec położonych z 43.8% w roku 1937, na 46,3% obrotów niemieckich z Europą w roku 1938, przy równoczesnym jak to już zaznaczono spadku obrotów z krajami przemysłowymi zachodnimi (z 39.1% na 35,8%). Ekspansja ta rozdzieliła się na trzy zasadnicze kierunki: południowo-wschodni (Bałkany Czechosłowacja) północno-wschodni (basen bałtycki i Skandynawia) i środkowy (Polska). Ekspansja przy tym na Bałkany osiągnęła już swój poziom w roku 1937, który obecnie ulega osłabieniu, gdy tymczasem w dwóch innych kierunkach wykazuje jeszcze pewien wzrost, choć w tempie powolniejszym. Odnosi się to zwłaszcza do krajów skandynawskich. Równocześnie dodatnie dotychczas saldo niemieckie z basenem nadbałtyckim wykazuje silne zmniejszenie się, gdyż wymiana oparta jest na coraz bezwzględniejszym clearingu. Poza tym państwa nadbałtyckie zaczęły nie dopuszczać do powstania nadmiernych zadłużeń ze strony Niemiec, pouczone doświadczeniami państw bałkańskich i Brazylii, gdzie Niemcy dopuszczali do powstania zamrożeń eksportowych, dla których „odmrożenia" ofiarowywali towary, nie zawsze odpowiadające kontrahentowi i nie zawsze przedniej jakości. Ponieważ rynek niemiecki ofiaruje wysokie ceny na artykuły rolne, będzie nadal przyciągał producentów rolnych, godzących się w zamian na zakup wyrobów przemysłowych, nie zawsze zresztą tanich. Anglia tymczasem przywabia raczej wysoką wartością jej dewiz pożądanych na światowych rynkach pieniężnych.

Na marginesie tych wzajemnych ścierań się zaznaczyć należy, że przyszłość przyniesie najprawdopodobniej pewne uregulowanie stosunku tych dwóch konkurentów do siebie, jak to miało na przykład miejsce z węglem. Ze względu na bliższe pokrewieństwo krajów skandynawskich z Anglią niż z Niemcami, wpływ jej w Skandynawii będzie na pewno większy, przy częściowym osłabieniu się zainteresowań Niemiec na rzecz południowego wschodu, gdy tymczasem do walki gospodarczej o kraje nadbałtyckie zaczyna wkraczać nowy partner — Polska. Unormowanie stosunków gospodarczych z Litwą było do tego poważnym krokiem naprzód. Wzmocnienie

naszego potencjału ekonomicznego i politycznego wymaga znalezienie w najbliższym sąsiedztwie północnym i północno - wschodnim rynków zbytu i źródeł surowcowych. Wykorzystać też trzeba pewne osłabienie ekspansji handlowej ze strony Niemiec i Anglii, zajętych przygotowaniami zbrojeniowymi, które nieraz znacznie przedrażają ceny, zmuszają do dawania gorszego materiału, opóźniają dostawy lub zgoła wywołują wstrzymanie wykonania zamówień.

J. K.

# WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

## TECHNIKA WYSYŁANIA POZWOLEŃ PRZYWOZU.

Zgodnie z uchwałą Centralnej Komisji Przywozowej z dnia 7 XI 1935 r. pozwolenia przywozu, obciążone opłatami manipulacyjnymi na rzecz Ministerstwa Przemysłu i Handlu. są wysyłane importerom za zaliczeniem tych opłat; jedynie w wyjątkowo uzasadnionych wypadkach importer mógł wystąpić z wnioskiem, popartym przez właściwą organizację opiniodawczą, o zawiadomienie go przed wysłaniem pozwolenia o wysokości przydziału i należnych z tego tytułu opłatach manipulacyjnych ze wskazaniem terminu do ich uiszczenia. Obecnie postanowiono wymagane w tych wypadkach warunki formalne ograniczyć jedynie do wniosku importera, bez konieczności potwierdzania go przez organizację opiniodawcza. Zgodnie z obowiązującymi zarządzeniami Ministerstwa Przemysłu i Handlu na wystawionych zawiadomieniach o przydziale i wysokości opłat manipulacyjnych są ustalone następujące terminy do wnoszenia opłat: a) dla krajów europejskich trzy tygodnie, b) dla krajów zamorskich i Turcji sześć tygodni, c) dla przydziałów na deseczki cedrowe (dla fabryk ołówków) z U. S. A. trzy miesiące. Termin wystawionego pozwolenia będzie biegł od daty wystawienia pozwolenia na skutek wniesionych opłat.

## OPŁATY MANIPULACYJNE PRZY ODPRAWIE CELNEJ WARUNKOWEJ TOWARÓW, STATKÓW, DOKÓW I PRZESYŁEK POCZTOWYCH.

Celem ustalenia jednolitego trybu postępowania przy pobieraniu opłat manipulacyjnych, związanych z dokonaniem odprawy warunkowej towarów (wysokość opłat manipulacyjnych. pobieranych przy odprawie warunkowej towarów. ustalona jest w § 8 ust. 3 lit. a. b. c, d, przepisów wykonawczych do prawa celnego z dn. 9 X 1934 r. — (tekst uwzględniający wszystkie wprowadzone zmiany — patrz załącznik do Dz. Urz. Min. Sk. Nr 35/1938 r.) — Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 27 II 1939 r. (Okólnik C. 183 L. D. IV 3715/3/39 — Dz. Urz. Min. Sk. Nr 6/1939 poz. 130) uzupełniło wydane poprzednio urzędom celnym wyjaśnienia w tym przedmiocie, zawarte w okólniku z dnia 15 XII 1938 roku (Okólnik C. 175 L. D. IV 33461/3/38 — Dz. Urz. Min. Sk. Nr 34/1938 poz. 805).

W myśl wspomnianych wyżej dwóch okólników, urzędy celne przy dokonywaniu odpraw warunkowych powinny pobierać opłaty manipulacyjne, w sposób następujący:

a) Od towarów, przywożonych z zagranicy w czynnym obrocie uszlachetniającym lub reparacyjnym oraz wywożonych za granicę w biernym obrocie uszlachetniającym lub reparacyjnym, z wyjątkiem statków morskich (poz. 1154 pp. 1), 2. 3 t. c. przyw.) — opłata manipulacyjna w wysokości 4 gr od 100 kg powinna być pobierana przy pierwotnej odprawie. Tak więc przy odprawie warunkowej towarów w biernym obrocie uszlachetniającym lub reparacyjnym opłata manipulacyjna (4 gr od 100 kg) powinna być pobierana przy odprawie wywozowej, natomiast przy powrotnym przywozie tych towarów opłata manipulacyjna z tytułu odprawy warunkowej pobierana być nie powinna. Tak samo jeśli chodzi o obrót uszlachetniający lub reparacyjny czynny opłata manipulacyjna (4 gr od 100 kg) powinna być pobierana przy warunkowej odprawie przywozowej, przy powrotnym wywozie towary w tym przypadku nie podlegają opłacie manipulacyjnej.

b) Od morskich: statków. doków, pontonów. holowników pogłębiarek itp. (poz. 1154 pp. 1, 2, 3 t. c.), odprawianych warunkowo — opłata manipulacyjna w wysokości 10 gr od tony rejestrowej — brutto powinna być pobierana:

I) od wymienionych towarów przywożonych z zagranicy, które w oznaczonym okresie mają być wywiezione z powrotem za granicę (art. 49 ust. 1 lit. „a" prawa celnego) — przy odprawie celnej przywozowej;

II) od wymienionych towarów wywożonych z wolnego obrotu za granicę, które w oznaczonym okresie mają być z zagranicy z powrotem przywiezione (art. 49 ust. 1 lit. „b" prawa celn.) — przy odprawie celnej przywozowej.

Natomiast przy powrotnym wywozie. względnie przy powrotnym przywozie wymienionych towarów, odprawionych warunkowo. opłaty manipulacyjne pobierane już być nie powinny.

c) Od przesyłek pocztowych odprawianych warunkowo. powinna być pobierana opłata manipulacyjna w wysokości 1 zł od jednej paczki, chociażby zawarte w tych przesyłkach towary były sprowadzane do kraju

lub wywożone za granicę w obrocie uszlachetniającym lub reparacyjnym.

d) W innych przypadkach odprawy warunkowej, niż wymienione w punktach a), b) i c) — opłata manipulacyjna w wysokości 10 gr od 100 kg, powinna być pobierana w ten sam sposób, co wskazany pod punktem b) I oraz II.

## WARUNKI IMPORTU ZIEMNIAKÓW DO MEKSYKU.

W związku z ograniczeniami fitopatologicznymi przy imporcie ziemniaków do Meksyku, ustalone zostały przez meksykański Sekretariat Rolnictwa w porozumieniu z Poselstwem R. P. w Meksyku wzory świadectw, jakie należy załączać do przesyłek ziemniaków polskich. Z odpowiedzi ostatecznej, jakiej udzielił Sekretariat Rolnictwa wynika, że importerzy muszą przed dokonaniem importu uzyskać przede wszystkim uprzednie zezwolenia na przywóz, a następnie muszą przedkładać świadectwa zdrowotności wystawione w Polsce. Świadectwa muszą stwierdzać, że ziemniaki są wolne od Synchytrium (Chrysophlictis) endobioticum. Natomiast władze meksykańskie nie wymagają stwierdzenia, że ziemniaki są wolne od chorób wirusowych.

Należy zaznaczyć, że przy imporcie do Meksyku nie wchodzą w grę w ogóle ziemniaki konsumcyjne, gdyż zapotrzebowanie pokrywane jest w zupełności krajową produkcją. Natomiast interesujący jest przywóz do Meksyku ziemniaków-sadzeniaków, na które zapotrzebowanie jest duże, z uwagi na szybką degenerację ziemniaka w klimacie meksykańskim.

## MOŻLIWOŚCI ZBYTU NACZYŃ EMALIOWANYCH W ALGERZE.

Naczynia emaliowane znajdują w Algerii pojemny rynek zbytu, przy czym istnieją możliwości rozszerzenia dostaw mimo istnienia reglamentacji wwozu.

W r. 1937 Algeria importowała ogółem wyrobów emaliowanych 56.444 q wartości 30.997 tys. frs. fr., z czego z Francji 49.402 q i z innych krajów 7.042 q.

Import naczyń emaliowanych z Polski do Algerii wyniósł w 1937 r. 42 q; w 1938 r. podniósł się do 191 q.

Spośród towarów zagranicznych największy zbyt znajdują produkty belgijskie, których dostawy są dobrze zorganizowane. Ostatnio jednak import z Belgii ma tendencję zniżkową. Poza tym dostawcami są fabryki niemieckie i węgierskie.

W związku ze spadkiem kursu franka konkurencja wyrobów zagranicznych z francuskimi jest bardzo utrudniona.

Import naczyń emaliowanych do Algerii jest kontyngentowany. Polska korzysta z kontyngentu przewidzianego dla innych krajów („autres pays“), nie posiadając kontyngentu wydzielonego dla siebie. W tych warunkach import w granicach kontyngentów nie wymaga specjalnych formalności. Kontyngenty ustalane są kwartalnie dla Francji i Algerii łącznie. Na pierwszy kwartał br. kontyngent importowy do Francji i Algerii wyniósł 5.176 q w rubryce „autres pays“, z której korzysta również import z Polski, kontyngent ten wyniósł 181 q.

Należy podkreślić ujemne strony tego sposobu kontyngentowania dla importera; towar zasadniczo może być wprowadzony do obszaru celnego tylko w okresie bezpośrednio następującym po otwarciu kontyngentów. W przeciwnym razie importer zmuszony jest składać towar w magazynie celnym portu wejściowego oraz czekać do otwarcia następnego kontyngentu. Ważnym zatem momentem jest wykonywanie zamówień w takim terminie, by towar mógł przybyć do miejsca przeznaczenia z początkiem kwartału t. zn. w czasie gdy kontyngenty zostają otwarte.

Artykuły emaliowane z żelaza, stali, blachy czarnej importowane z Polski opłacają następujące stawki celne wg taryfy minimalnej za 100 kg netto (poz. tar. cel. fr. Nr 568 A.):

1) Emaliowane, jednobarwne lub granitowane . . . . . . . . . . . . . . . frs. fr. 155,—
2) Emaliowane ozdobne bez złoceń . . . frs. fr. 199,50
3) Emaliowane, marmurkowane bez złoceń wzgl. ozdób z innego metalu, nie drukowane wzgl. zdobione sposobem kalkowania . . . . . . . . . . . . . frs. fr. 170,—
4) Emaliowane ozdobne ze złoceniami, marmurkowane lub granitowane ze złoceniami, drukowane więcej niż dwoma kolorami lub złocone . . . . frs. fr. 228,—
5) Inne . . . . . . . . . . . . . . . . . . frs. fr. 256,50

Ponadto pobierana jest taksa (t. zw. taxe unique) 7% ad valorem, którą opłaca wg zwyczajów miejscowych importer.

Tytułem taksy statystycznej, kosztów wyładowania i opłat tranzytowych należy doliczać do ceny towaru ok. 5%.

Eksporterzy zagraniczni opracowują rynek prawie wyłącznie za pośrednictwem reprezentantów.

Z naczyń emaliowanych największym popytem na rynku algerskim cieszą się następujące wyroby: miednice jednokolorowe lub ozdobne, talerze, imbryki do kawy, imbryki do gotowania wody o dnie płaskim, imbryki do herbaty, garnki baniaste, rondle, kociołki, wiadra zwykłe i higieniczne, półmiski, chochle i inne.

Wyroby gorszych gatunków sprzedawane są na wagę.

Trudności w dostawach wynikają stąd, że eksporterzy polscy fakturują zazwyczaj w walutach stałych, podczas gdy konkurencja, zwłaszcza francuska i belgijska oferują ceny we frankach francuskich, przyjmując na siebie ryzyko walutowe.

Wysokie stosunkowo koszty transportu z Polski spowodowane brakiem bezpośrednich regularnych połączeń okrętowych między Gdynią/Gdańskiem i portami algerskimi w dużej mierze obniżają konkurencyjność cen polskich wyrobów na rynku algerskim.

Importerzy algerscy żądają oferowania cen cif Alger/Oran z cłem.

Najczęściej stosowanym sposobem zapłaty jest przesyłanie dokumentów do inkasa jednemu z miejscowych banków. W tych wypadkach importer (wzgl. agent importowy) wchodzi w posiadanie towaru dopiero po zapłaceniu ceny fakturowej. Całość manipulacyj przedstawia się zazwyczaj następująco: agent na podstawie zamówień zebranych od klientów, zamawia partie towaru w fabryce. Po nadejściu towaru agent cli towar oraz wydaje poszczególnym importerom zlecenia do banku. Importer wchodzi w posiadanie towaru po przedłożeniu kwitu bankowego z uiszczonej kwoty faktury.

Podkreślić należy, że w związku ze stosowaniem takiego sposobu zapłaty importer algerski w swoisty sposób interpretuje klauzulę „contre documents", w ten sposób, że zapłata jest wymagalna nie po nadejściu dokumentów, lecz towaru.

## WZNOWIONE CŁA KONWENCYJNE DLA W. BRYTANII NA PRODUKTY CHEMICZNE.

Na mocy porozumienia polsko-brytyjskiego, w formie not wymienionych dnia 9 II 1939 r., (Dz. U. R. P. Nr 19/1939, poz. 127), ustanowione zostały na okres do dnia 31 XII 1939 r. na przywożone do polskiego obszaru celnego niektóre produkty chemiczne, następujące konwencyjne cła zniżone — od 100 kg: z poz. t. c. 311 chlorek cynowy — do celów przemysłowych za pozwoleniem Ministra Skarbu — 22 zł 50 (cło autonomiczne — 150 zł od 100 kg); z poz. 334 — cremor tartari (oczyszczony kwaśny winian potasu) — bez cła (autonom. — bez cła); z poz. 339 — kwas benzoesowy, za pozwoleniem Min. Skarbu — 60 zł (autonom. 300 zł, stawka konw. franc. 225 zł); poz. 393 z p. 1 — chlorek benzalu — 9 zł (autonom. 60 zł); poz. 393 p. 2 — inne chloropochodne węglowodorów aromatycznych oprócz osobno wymienionych — 9 zł (autonom. 60 zł); poz. 397 z p. 1 — ksylidyna (również w formie octanu) — 15 zł (autonom. 150 zł); poz. 397 z p. 3 — kwas orto-anilinosulfonowy — 52 zł 50 gr (autonom. 350 zł); poz. 397 z p. 4 — tioanilina — 52 zł 50 gr (autonom. 350 zł); poz. 397 z p. 9 — kwas naftyloaminosulfonowy 2:6 (Bronner) — 75 zł (autonom. 500 zł); poz. 398 z p. 1 a — rezorcyna — 20 zł autonom. (400 zł); poz. 399 z p. 1 — dwumetyloaminofenol — 105 zł (autonom. 700 zł); poz. 399 z p. 6 — dwuaminofenol (amidol), siarczan monometylo paraamidofenolu (metol) — 105 zł (autonom. 700 zł); z poz. 401 — keton Michlera — 105 zł (autonom. 700 zł, stawka konw. szwajc. 140).

Produkty chemiczne, których dotyczy nowe porozumienie, korzystały do dnia 31 XII 1938 r. ze zniżonych ceł konwencyjnych w tej samej wysokości na mocy porozumienia polsko-brytyjskiego z dnia 15 VI 1938 r. (Dz. U. R. P. Nr 48/1938, poz. 301). Nie zostały natomiast obecnie wznowione, obowiązujące do dnia 31 XII 1938 r. na mocy tegoż porozumienia cła konwencyjne zniżone na następujące produkty chemiczne:

chlorek benzylu (poz. 393 z p. 1), chlorek kwasu paratolnolosulfonowego (poz. 393 z p. 1), orto, meta i paratoluidyna oraz ich mieszaniny (poz. 397 z p. 1), dwumetyloanilina, etylobenzyloanilina i jej kwas sulfonowy (poz. 397 z p. 2), aminoantrachinon — alfa i beta — (poz. 397 p. 10), fenylosulfometylopyrazolon, fenylometylopyrazolon (poz. 400 z p. 1), fenylohydrazyna (z poz. 402).

Nowe porozumienie weszło w życie z dn. 15 III 1939 r. i obowiązuje od dnia 6 III 1939 r.

## ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 MARCA 1939 R.

ALBANIA. W albańskim Dzienniku urzędowym ogłoszono ustawę, która ustala wysokość dopłat celnych w następujący sposób: prócz cła normalnego pobierać się będzie — 19% stawki celnej na samorząd miejski, 0,10 fr. od 100 kg na cele statystyczne, 50% stawki celnej na towary grup XIV, XVI i XVIII albańskiej taryfy celnej, o ile nie zostały tu zastrzeżone cła konwencyjne, wreszcie 2% stawki celnej tytułem taksy na towary, pochodzące z krajów nietraktatowych.

DANIA. Duńskie Ministerstwo Rolnictwa wydało w dniu 25 II br. rozporządzenie, na mocy którego przy przemiale na mąkę żyta duńskiego z żytem zagranicznym podwyższony został stosunek procentowy dla żyta krajowego z 30% do minimum 40%. Rozporządzenie powyższe weszło w życie z dniem 1 marca br.

Rozporządzeniem duńskiego Ministra Handlu, Przemysłu i Żeglugi z dnia 14 lutego rb. zostały przeniesione z listy towarowej zamkniętej na listę wolną następujące towary: cytryny, brykiety z brunatnego węgla, znaczki pocztowe dla filatelistów, albumy na znaczki pocztowe i luźne arkusze do tychże, atlasy geograficzne, mapy lądowe i morskie, nieszlifowane kamienie szlachetne i półszlachetne, świeże gruszki na okres od 1 III do 31 VIII.

Równocześnie z listy wolnej na listę zamkniętą przeniesiona została mąka ryżowa do wypieku (Nr listy tow. 0616).

W końcu postanowiono, iż pozycja Nr 2318 „inne szkło w płytach" podzielona zostanie na dwa numery: „zwyczajne przejrzyste szkło niefarbowane do okien" (bez drutów metalowych) oraz „inne szkło w płytach".

FRANCJA. Min. Rolnictwa ogłosiło dnia 8 III 39 w dzienniku urzędowym, że przywóz białka lub albuminy w stanie płynnym lub sproszkowanym zwolniony został z kontyngentowania i jest wolny do przywozu pod warunkiem, że towar nie będzie przeznaczony do konsumcji i na koszt importera zostanie skażony.

Przywóz włosia końskiego dopuszczony jest wówczas, gdy transport zaopatrzony jest w świadectwo weterynaryjne kraju wysyłającego (1 III 39).

GRECJA. Dnia 22 II 39 ogłoszono w dzienniku urzędowym szereg zmian, wzgl. zwolnień celnych. Zmiany dotyczą: tkanin bawełnianych, tkanin wełnianych, naftaliny, parkietów, części fortepianów, papieru do heliograwur, instrumentów muzycznych, papieru rotacyjnego, jęczmienia, narzędzi rolniczych i maszyn, materiałów budowlanych, różnych surowców i maszyn, szeregu środków spożywczych, odpadków futrzanych, włosia zwierzęcego i celuloidu.

Ministerstwo Gospodarki i Finansów zarządziło, że przesyłki wzorów tekstylnych do greckich firm włókienniczych, po opłaceniu cła, winny uzyskać pozwolenie przywozu ze strony Banku Grecji bez względu na to, czy to są wzory bezpłatne, czy płatne.

JUGOSŁAWIA. Zarządzeniem z dnia 1 III 39 zwolnione zostały od cła przywozowego siarka i kwiat siarczany na okres od 3 II do 3 IX 39.

MAROKO HISZP. W dzienniku urzędowym z dn. 28 II 39 ogłoszono zarządzenie, mocą którego od cła zwolnione zostały niektóre części roślinne, przeznaczone na siew. Chodzi tu o ziemniaki-sadzeniaki, cebulę, korzenie itp. Zwolnienie od cła przywozowego następuje wówczas, gdy przywiezione nasiona rzeczywiście zostały zasadzone w przeciągu 2 miesięcy od daty przywozu.

NORWEGIA. Z ważnością od 9 III 39 obowiązuje zakaz przywozu baraniny w beczkach (poz. tar. celn. 131), chyba, że importer przedstawi w urzędzie celnym pisemne zezwolenie przywozu ze strony Departamentu Rolnego. Zniesiony został zakaz przywozu na jarzyny; wprowadzono zakaz przywozu pszczół.

PORTUGALSKIE POSIADŁ. Obniżone zostało cło o 50% na ziemniaki-sadzeniaki.

SYRIA—LIBAN. Dyrekcja Ceł zażądała, by faktury handlowe, przy imporcie towarów clonych od wartości, legalizowane były przez Konsulat Francuski. Zarządzenie to ma zastosowanie do wszystkich krajów. Przy towarach, clonych w Syrii i Libanie od wagi lub sztuki, wystarczy uwierzytelnienie faktury handlowej przez Izbę Przemysłowo-Handlową.

UNIA POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKA. Na dętki i opony gumowe, importowane do Unii z Anglii, nałożone zostało zwyczajne cło dumpingowe w wysokości różnicy między ceną wewnętrzną, a ceną eksportową.

# MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

## FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

**Różne.** Firma syryjska pragnie nawiązać kontakt z producentami lakierów celulozowych, pasty i płynu do polerowania, artykułów domowych i kuchennych ze szkła i porcelany, pasów gumowych, fajansów. — P/6183/4E/ID.

**Przedstawicielstwo.** Firma szwedzka pragnie objąć przedstawicielstwo na biel cynkową. P/6287/47/ID.

**Żywica kumaronowa.** Firma gdańska pragnie nawiązać kontakt z producentem pow. artyk. P/6388/47/ID.

**Gips.** Firma norweska interesuje się importem powyższego artykułu jak również łupków t. zw. inpoder do wyrobu cegieł szamotowych. P/6485/65/ID.

**Przedstawicielstwo.** Firma australijska pragnie objąć zastępstwo na kryształy i wyroby zbliżone do saskiej porcelany jak figurki, wazony etc. P/6714/95/ID.

**Szyby okienne.** Firma angielska interesuje się importem powyższego artykułu. P/6850/63/ID.

**Szklanki.** Firma agenturowa z Algeru interesuje się importem pow. artykułu. P/7224/63/ID.

**Papier szmerglowy.** Firma z Indyj Holenderskich interesuje się importem powyższego artykułu. — P/6986/46/ID.

**Błony fotograficzne.** Firma amerykańska pragnie nawiązać kontakt z producentami powyższego artykułu. P/7360/47/ID.

**Chemikalia.** Firma gdańska nawiąże kontakt z producentami siarczku sodu, chromianu, potasu, hydrosulfitu. P/7165/47/ID.

**Różne.** Firma w Tunisie interesuje się importem z Polski wyrobów szklanych, porcelany stołowej, szynek w puszkach oraz masła. E/3887/95/H.

**Różne.** Firma agenturowa w Argentynie korespondująca w języku polskim, interesuje się importem z Polski różnych artykułów. E/6500/22/H.

**Różne.** Firma importowa w Algerze interesuje się importem z Polski różnych artykułów. E/5870/73/H.

**Różne.** Firma belgijska zajmująca się eksportem do Konga Belg. pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami z zakresu różnych branż. E/5832/91/H.

**Wyroby ludowe.** Firma kanadyjska pragnie importować na własny rachunek rozmaite wyroby ludowe, jak: ceramika, skórzane, drewniane rzeźbione, lniane itp. P/6338/54/M.

**Tkaniny z jedwabiu sztucznego.** Angielska firma agenturowa poszukuje przedstawicielstwa na sprzedaż tkanin drukowanych z jedwabiu sztuczn. P/6383/46/M.

**Różne.** Firma australijska pragnie opracowywać możliwości zbytu różnych artykułów włókienniczych polskich i prosi o oferty fabryk, interesujących się eksportem do Australii. P/7160/46/M.

**Różne.** Indo-brytyjska firma importowa prosi o kolekcje wzorów w zakresie różnych artykułów włókienniczych, które pragnie importować na warunkach wyłączności. P/7161/95/M.

**Kilimy, firanki.** Firma francuska interesuje się importem kilimów i firanek do Francji. P/6943/3.R./M.

**Artykuły żywnościowe.** Firma angielska pracująca na warunkach agenturowych interesuje się nawiązaniem kontaktu z eksporterami artykułów żywnościowych, nie reprezentowanymi na rynku angielskim. — R/34351/95/S.

**Suszone warzywa.** Agent polski w Szwajcarii posiada nabywców na znaczne ilości fasoli suszonej w strączkach oraz cebuli suszonej w płatkach. R/915/25/S.

**Skóry futrzane.** Firma kanadyjska zapytuje o możliwość zakupu w Polsce uszlachetnionych surowych skór baranich na cele futrzarskie. R/2419/30/S.

**Ryby.** Hurtownia w Stanach Zjedn. interesuje się sprowadzaniem z Polski wędzonych węgorzy względnie minóg. R/3773/70/S.

**Żurawiny.** Importem wymienionego artykułu interesuje się firma łotewska. R/6855/37/S.

**Skóry.** Firma importowa w Stanach Zjedn. nawiąże kontakt z poważnymi dostawcami skór surowych. R/7046/58/S.

**Mleko w proszku.** Firma grecka zapytuje o producentów wymienionego artykułu. R/7484/78/S.

# WIADOMOŚCI MORSKIE

## ZDOLNOŚĆ TRANSPORTOWA FLOTY BRYTYJSKIEJ.

W związku z toczącą się dyskusją na temat czy istniejąca flota handlowa zapewni Anglii należyty dowóz podczas wojny, a więc czy należy potęgować jej rozwój przez dalsze subwencje czy nie, opinia angielskich sfer żeglarskich jest podzielona. Jedni twierdzą, że flota mimo, iż przed wojną była liczniejsza — przewiozła 37.000.000 ton przy imporcie 56.000.000 t., a w roku 1937 nieco więcej, bo 42.000.000 t. przy 75 milionowym imporcie. Od czasu wojny przy tym nastąpiło znaczne zmniejszenie tonażu oceanicznego jednostek od 2.000 do 4.000, najważniejszych na wypadek wojny. Ze względu na to, że zwiększyła się szybkość statków i ich ładowność, mimo zmniejszenia się tonażu importującego o 2.000.000. udział Anglii wzrósł z 55,8 na 56,9, a przy eksporcie utrzymał się na poziomie 59%. Ma to dowodzić, że wraz ze zwiększeniem się obrotów światowych wzrosną zyski armatorów angielskich i nie trzeba żadnych subwencyj. — Z drugiej jednak strony podnosi się fakt spadku tonażu angielskiego, gdy równocześnie tonaż państw obcych wzrósł o 85% i w rezultacie Anglia posiada dziś tylko 26,4% tonażu światowego, gdy w r. 1914 miała 41,6%.

Od r. 1930 tonaż światowy wzrósł o 3%, gdy brytyjski spadł o 13%.

Statki powyżej 12.000 ton w roku 1913 reprezentowały razem pojemność 972.000 brt. (62 statki), gdy w roku 1938 było ich 120 o tonażu 2.281.000 brt., tonaż zaś statków najważniejszych państw podczas wojny od 2.500 — 12.000 brt. spadł od roku 1913 o 1.203 statki (3.336.000 brt.) Zachodzi więc konieczność subwencjonowania żeglugi, przede wszystkim zaś budowy nowych statków, by nadrobić zaległości.

## ROZBUDOWA ŁOTEWSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W związku z wprowadzonymi przez rząd łotewski ulgami podatkowymi dla rozbudowy floty handlowej firma F. Grands — Ryga zakupuje dwa nowe statki motorowe, każdy o pojemności ca 3.000 trb. i szybkości 14—15 mil. Poza tym Państwowa Żegluga „Walsts Kugu Parwalde“ pertraktuje w sprawie kupna norweskiego transportowca o pojemności 3.500 trb. oraz zamierza zakupić statek turystyczny o 2.000 trb. Nowe statki mają kursować w odstępach tygodniowych na linii Łotwa — Anglia — Niemcy, dla przewozu łatwo psujących się artykułów, jak masła, słoniny itd.

Państwowa pomoc dla żeglugi ma na celu obok zwiększenia tonażu floty handlowej, również odnowienie obecnego tonażu. Żaden bowiem z posiadanych obecnie przez Łotwę statków handlowych nie posiada mniej, jak 10 lat wieku; 6 jednostek jest w wieku 11—20 lat, 67 jednostek od 21—40 lat, reszta — 28 statków

przekracza nawet ten wiek, z tego 3 jednostki przekraczają 60 lat wieku.

Z ogólnej liczby 101 jednostek, 89 — to parowce o pojemności 190 tys. trb.; 7 żaglowców o 927 trb., 3 żaglowce z motorem o 468 trb. i 2 motorowce o 619 trb. Ogółem tonaż łotewskiej floty handlowej wynosił na początku br. 192 tys. trb. a 115 tys. trn.

**ESTOŃSKA FLOTA HANDLOWA W CYFRACH.**

Estońska flota handlowa składała się na początku 1939 r. z 323 jednostek o pojemności 137.329 trb., z czego w żegludze zagranicznej zatrudnione są 162 statki — 169.489 trb., a w żegludze przybrzeżnej — 161 statków — 6.030 trb. Na statki parowe powyżej 100 trb. przypada 115 jednostek, na motorowce — 4 jednostki, na żaglowce z motorem — 22 jednostki, a na żaglowce — 21 jednostek.

Firma „Tallinna Laevaühisus“ zakupiła niedawno 8.200 t. parowiec „Pilcot“ w Anglii, zbudowany w 1913 r. w Stockton — jest to największa jednostka floty estońskiej.

**FIŃSKA FLOTA HANDLOWA W CYFRACH.**

W ciągu roku 1938 flota handlowa powiększyła się o dalsze 34.579 ton, podczas gdy w roku 1937 o 61.480 t.

Niżej podane cyfry z dnia 31 grudnia 1938 wykazują ilość statków:

| | | | |
|---|---|---|---|
| ogółem: | 865 jednostek | 644.852 BRT | |
| w tym: | 569 parowców | 552.540 BRT = | 88% tonażu |
| | 43 motorowców | 37.468 BRT = | 4% tonażu |
| | 149 żaglowców z motorami pomocn. | 15.931 BRT = | 2% tonażu |
| | 104 żaglowców | 38.913 BRT = | 6% tonażu |

**ZAROBKI DUŃSKIEGO TOWARZYSTWA ŻEGLUGOWEGO.**

Znane duńskie towarzystwo żeglugowe „Det Forenede Dampskibs-Selskab“ posiadało na koniec 1938 r. tonażu 180.825 trb., w tym 75 parowców i 21 motorowców. Księgowa wartość statków towarzystwa wynosi 47.3 mil. kor. Dochody brutto z eksploatacji statków wynosiły w 1938 r. 58,2 mil kor., a wydatki 42,9 mil. kor., nadwyżka zarobków statków wynosiła zatem 15,3 mil. kor. Wydatki towarzystwa na administrację wynosiły 4.3 mil. kor., tak że czysty zysk wynosił w 1938 r. 11 mil. kor., co wraz z 300 tys. kor. pozostałości z poprzedniego roku czyni 11,3 mil. kor. Z sumy tej przeznaczono na odpisy 8,4 mil., w tym na amortyzację statków 5 mil. i na fundusz rezerwowy 3 mil., z pozostałej sumy 2,9 mil. przeznaczono na 8% dywidendę 2,4 mil. kor. Ustawowe i nadzwyczajne fundusze rezerwowe wynoszą obecnie 10,5 mil. kor.

**RUMUŃSKA FLOTA HANDLOWA.**

Rumuńska flota handlowa morska posiada obecnie 60.000 trb. i według danych bukaresztańskiego Urzędu Żeglugowego przewozi 20% rumuńskiego importu drogą morską, a 9% eksportu. Straty z powodu tego małego udziału bandery narodowej w przewozach obliczane są na 4 miliardy lei rocznie. Toteż istnieje w Rumunii silna tendencja, by stworzyć dla swej żeglugi protekcjonistyczny system jak np. morskie cła preferencyjne, preferencyjne taryfy kolejowe, preferencyjne opłaty portowe itd. Celem ich ma być jak najszybsza rozbudowa tonażu narodowego.

**SUBWENCJE BELGIJSKIE NA ROZBUDOWĘ FLOTY HANDLOWEJ.**

W belgijskim dzienniku urzędowym „Moniteur“ ogłoszono ustawę o popieraniu rozbudowy floty handlowej. Państwowa Kasa Oszczędności będzie na tej podstawie udzielać armatorom pożyczek na modernizację i rozbudowę ich floty. Statki jednak muszą być budowane na stoczniach belgijskich. Państwo przejmuje wobec kasy oszczędności gwarancję za zwrot tych pożyczek, jednakże tylko do wysokości 375.000.000 fr. Ponadto państwo przejmuje na siebie część spłaty pożyczki, jaką armatorzy winni płacić i to do wysokości 11.250.000 fr. rocznie. Pomoc ta jednak nie może przekraczać więcej. niż 3% kapitału podlegającego zwrotowi.

W związku z tym przy Ministerstwie Komunikacji powołano specjalną radę, mającą za zadanie wydawanie opinii w sprawie modernizacji i rozbudowy floty. Państwo jest też upoważnione do przelania na rzecz kasy oszczędności wszelkich należności, przysługujących mu od armatorów tytułem kredytów udzielonych w latach 1936, 1937 i 1938.

**OBROTY TRANZYTOWE TRIESTU.**

Tranzyt jugosłowiański przez Triest przedstawia się w poszczególnych latach następująco:

| | przywóz | wywóz |
|---|---|---|
| 1932 | 50.031 | 151.409 |
| 1933 | 55.643 | 125.532 |
| 1934 | 33.849 | 156.463 |
| 1937 | 113.595 | 119.040 |
| 1938 (11 miesięcy) | 25.477 | 128.264 |

Godne uwagi jest stworzenie jugosłowiańskiej wolnej strefy i urzędu celnego w Trieście.

Należy zaznaczyć, że również w porcie Salonikach znajduje się jugosłowiańska strefa wolnocłowa.

**MODERNIZACJA FLOTY HANDLOWEJ U. S. A.**

Na dorocznym posiedzeniu „American Bureau of Shipping“ prezes tegoż stwierdził, że odnowienie amerykańskiej floty handlowej postępuje w szymkim tempie. Na 1 stycznia 1939 r. było w budowie 149 statków — 584 tys. trb. klasyfikowanych, podczas gdy rok przedtem było tylko 92 statki o pojemn. 284 tys. trb.

Od początku roku bieżącego dodatkowe zamówienia wynoszą ok. 90 tys. trb., tak że ogólna suma tonażu w budowie przekracza obecnie 670 tys. trb. Według jego opinii wszystkie zamówione statki odznaczają się dużymi ulepszeniami, ekonomiczniejszą eksploatacją, większą sprawnością i wydajnością maszyn, zwiększoną pojemnością użytkową (handlową) itd.

## SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

**PRZEŁADUNEK NA STATKI PRZY POMOCY BAREK.**

Punkt b) § 23 Tar. Tow. Cz. II, zeszyt 3, dział A określa, że za przeładunek bezpośredni na statek uważa się również przeładowanie towarów za pośrednictwem barek, przy czym stosuje się ulgowe terminy, wolne od opłaty za przetrzymanie wagonu, ustalone w postanowieniach do taryf portowych.

Z uwagi na to, że odbiorcy często przeładowują towar na barki przed przybyciem statku do portu, zostało ustalone, że przeładunek uważa się za bezpośredni tylko wtedy, kiedy statek, do którego towar ma być załadowany, znajduje się w porcie.

**KWESTIA STOSOWANIA POLSKO-CZECHOSŁOWACKIEJ TARYFY DLA KOMUNIKACJI Z PORTAMI MORSKIMI.**

Sprawa stosowania polsko-czechosłowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi dla ruchu towarowego pomiędzy portami morskimi Gdynia i Gdańsk, a stacjami byłej republiki czechosłowackiej nie jest jeszcze wyjaśniona. również o ile chodzi o stacje włączone do obszarów innych państw. a objętych tą taryfą.

W związku z tym należy zaznaczyć, że polsko-czechosłowacka taryfa dla komunikacji z portami morskimi pozostaje nadal w mocy i będzie tak długo obowiązywała, dopóki jej ważność nie zostanie zniesiona przez publiczne zarządzenie odnośnych władz ministerialnych. Taryfa może być zatem nadal stosowana w komunikacji ze stacjami położonymi w Czechach i Morawach oraz ze stacjami słowackimi i poza tymi stacjami, które leżą na terenach odstąpionych Węgrom.

W odniesieniu do Śląska Zaolziańskiego zostały wydane zarządzenia taryfowe przez Ministerstwo Komunikacji, tak że wykluczone są niejasności przy kierowaniu transportów do i ze Śląska Zaolziańskiego.

**POCZTOWA SŁUŻBA LOTNICZA W KANADZIE.**

Dnia 1 marca br. nastąpiła inauguracja regularnej pocztowej służby lotniczej między Montrealem a Vancouver. Nowootworzona linia biegnie od Montrealu przez Ottawę, North Bay, Winnipeg, Regina, Sethbridge do Vancouver mając połączenie z Toronto i Victoria oraz z miastami wschodnich prowincyj nad Atlantykiem i miastami Stanów Zjednoczonych A. P.

Samoloty mają według ustalonego planu odlatywać z Montrealu o godz. 21 każdego dnia i przybywać do Vancouver następnego dnia o godz. 11,55. Z Vancouver odlot następuje o godz. 18,45, przylot do Montrealu o godzinie 13,30.

Na razie uruchomiona jest tylko lotnicza komunikacja pocztowa. Przewóz pasażerów ma nastąpić w terminie późniejszym.

Przez uruchomienie lotniczej pocztowej komunikacji transkanadyjskiej został skrócony czas biegu poczty z Montrealu do Vancouver z 4—5 dni do 17 i pół godzin.

Z chwilą uruchomienia transatlantyckiej służby lotniczej z Anglii do Kanady, co ma nastąpić z dniem 1 czerwca br., lot z Londynu do Vancouver będzie trwał mniej więcej trzy dni.

## SPRAWY PODATKOWE

**WYŁĄCZENIE WOJEWÓDZTW ZACHODNICH Z OPŁACANIA PODATKU DOCHODOWEGO W FORMIE RYCZAŁTU.**

Głośnym echem odbiło się wyjątkowe postanowienie, zawarte w § 13 rozporządzenia o poborze podatku dochodowego w formie ryczałtu na lata podatkowe 1939 i 1940 (Dz. Ust. R. P. Nr 17/39, poz. 103), które wyłącza województwa zachodnie z opłacania podatku dochodowego w formie przewidzianej w powołanym rozporządzeniu, pozostawiając dla tej części kraju wymiar podatku dochodowego na ogólnych zasadach proceduralnych Ordynacji Podatkowej.

Stanowisko sfer gospodarczych województw zachodnich z Izbami samorządu gospodarczego na czele, jest stanowcze i jednolite, wyrażające się w poczuciu doznanej krzywdy, jaka je spotkała z powodu nieprzyznania płatnikom Polski Zachodniej tych udogodnień, z jakich korzystać będą płatnicy pozostałej Polski.

Uprzytomnić sobie należy, że właśnie izby samorządu gospodarczego Polski Zachodniej zawsze były propagatorami uproszczeń podatkowych na odcinku procedury wymiarowej i poboru podatków, czy to w formie zryczałtowanego podatku od obrotu, czy to w formie scalonego podatku obrotowego od różnych

towarów u źródła produkcji. Wreszcie wspomniane Izby wypowiedziały się jednomyślnie za wprowadzeniem poboru podatku dochodowego w formie ryczałtu, która to forma obowiązywałaby, rzecz zrozumiała, na terenie całej Rzeczypospolitej. Miarodajne czynniki pominęły jednak opinię zainteresowanych kół gospodarczych, odmawiając płatnikom województw zachodnich udogodnienia proceduralnego, jakie stanowi zryczałtowanie podatku dochodowego drogą ugód z płatnikiem.

Stwierdzić należy, że dotychczasowe wymiary państwowego podatku dochodowego na podstawie t. zw. norm średniej dochodowości częstokroć były krzywdzące, gdyż stosowanie norm średniej dochodowości cechuje pewnego rodzaju szablon, wobec czego zastosowana stawka dochodowości do jednego przedsiębiorstwa może być rzeczywiście krzywdząca dla drugiego przedsiębiorstwa o innej rentowności. Natomiast przy ustalaniu podatku zryczałtowanego na podstawe ugody między władzą skarbową a płatnikiem, wzięte być mogą pod uwagę indywidualne warunki, w jakich pracuje dany płatnik i zatem ryczałt oparty na ugodzie, będzie więcej uprawdopodobniony i sprawiedliwy od podatku, wymierzonego na podstawie sztywnych norm średniej dochodowości.

Zdaje się, że jedynym powodem, którym kierowało się Ministerstwo Skarbu, wyłączając spod obowiązywania tego rozporządzenia Ziem Zachodnich, była sprawa obowiązującego na tych ziemiach dodatku do państwowego podatku dochodowego na rzecz związków samorządu terytorialnego. Dodatek ten, jak wiadomo, pobierany jest w formie dodatku do podatku w wysokości 4—5% od dochodu. Zryczałtowany natomiast podatek dochodowy ma być ustalany bez podania kwoty dochodu. Wzgląd ten jednak nie wydaje się być przeszkodą do uwzględnienia Ziem Zachodnich w ryczałcie. Zważyć bowiem należy, że rozporządzenie przewiduje stosowanie zwyżek względnie zniżek, przewidzianych w art. 26 i 27 ustawy o państwowym podatku dochodowym, a zastosowanie tychże wymaga zaszeregowania dochodu płatnika do odpowiedniego stopnia dochodu.

Niczego więcej nie potrzeba dla obliczenia podatku na rzecz związków samorządowych, skoro dodatek na rzecz związków samorządowych obliczy się według przeciętnych dochodów, przypadających na dany stopień dochodu.

Z tego powodu wystarczyłoby podanie, jaka kwota dodatku przypadnie na kolejne stopnie dochodu, licząc dodatek komunalny według najczęściej pobieranej stopy 4%.

Również wprowadzeniu ryczałtu na Ziemiach Zachodnich nie może być przeszkodą dodatek komunalny do państwowego podatku dochodowego, gdyż ustawa o tymże podatku dochodowym w art. 23a, upoważnia Ministra Skarbu do zryczałtowania także dodatku komunalnego.

Wobec takiego stanu rzeczy rozporządzenie o zryczałtowanym podatku dochodowym — tak jak ustawa o państwowym podatku dochodowym — winno obowiązywać na terenie całej Rzeczypospolitej bez wyjątków.

Samorząd gospodarczy Ziem Zachodnich dołoży wszelkich starań, by rozporządzeniem o ryczałcie podatku dochodowego były objęte również województwa zachodnie i aby w przyszłości nie dopuszczano w żadnym wypadku do gorszego traktowania płatników Polski Zachodniej od płatników innych ziem Polski.

## POTRĄCALNOŚĆ Z DOCHODU PODATKOWEGO WYDATKÓW: NA UZYSKANIE PRZYCHODU Z KAPITAŁÓW I NA PORADY W SPRAWACH PODATKOWYCH.

Płatnik domagał się w konkretnej sprawie odliczenia od dochodu z kapitałów kosztów — osiągnięcia, zachowania i zabezpieczenia tego dochodu, uzasadniając to żądanie tym, że kapitał wypożyczony wymaga różnych zabiegów, aby kapitał i dochód z niego zachować i zabezpieczyć; w tym celu trzeba bowiem w szczególności prowadzić procesy i egzekucje, połączone z wydatkami na koszty sądowe, adwokackie i komorników. Władze podatkowe odmówiły potrącenia z dochodu z tytułu kosztów w rozumieniu art. 6 ustawy o państwowym podatku dochodowym wydatków na podróże i na koszty sądowe, adwokackie itp., ponieważ poniesiono je nie tylko na uzyskanie przychodu z odsetek, jego zachowanie i zabezpieczenie, ale obok tego celu także na zabezpieczenie samego kapitału pożyczkowego jako źródła dochodowego.

Najwyższy Trybunał Administracyjny w motywach wyroku z dnia 13 grudnia 1938 r. L. Rej. 2948/37 i 2949/37 nie podzielił zapatrywania władzy skarbowej, wypowiadając następującą zasadę prawną: Jeżeli wydatki mają dwojaki cel, a mianowicie wydobycie przychodu i zabezpieczenie samego źródła przychodu (np. koszty procesowe, dotyczące zarówno rewindykacji odsetek od kapitału oraz samego kapitału) — to są one potrącalne z dochodu (art. 6 ust. 1) ustawy) w tej części, która przypada na koszty osiągnięcia i zabezpieczenia samych przychodów (koszty rewindykacji odsetek) i brak jest podstaw prawnych, aby z powodu skumulowanego charakteru tych wydatków nie uległy one w całości potrąceniu w myśl art. 8 pkt 6) ustawy.

N. T. A. w motywach wyroku z dnia 11 VI 1938 r. L. Rej. 5685/35 wypowiedział następujący pogląd:

1) Dla oceny potrącalności wydatku na porady w sprawach podatkowych nie ma żadnego znaczenia okoliczność, czy porada odno-

siła się do podatków podlegających odliczeniu od dochodu podatkowego.

2) Wydatek na rewizję księgowości przedsiębiorstwa w związku z wymogami prawa podatkowego, oraz na opracowanie na podstawie ksiąg zeznań podatkowych — podlega potrąceniu z dochodu.

**DOWÓD Z BIEGŁYCH W POSTĘPOWANIU PODATKOWYM.**

Najwyższy Trybunał Administracyjny w motywach wyroku z dnia 14 XII 1938 r. L. Rej. 4734/36 wypowiedział następujące zasady prawne:

1) Z przepisów ordynacji podatkowej nie wynika, aby władza skarbowa była obowiązana ujawniać z urzędu wobec strony (płatnika) osoby badane w charakterze biegłych w toku dochodzenia.

2) Opinia biegłych powinna mieć formę pisemnego dokumentu i odpowiadać podstawowym wymogom publicznych dokumentów: opinia ujęta w formę protokółu, powinna zatem odpowiadać specjalnym wymogom, przewidzianym dla protokółu urzędowego.

3) Ocena dowodu z biegłych, dokonana przez władzę skarbową, podlega kontroli kasacyjnej, w tym kierunku czy nie jest dowolna; natomiast zarzut nierealności względnie niesłuszności oceny rzeczoznawcy nie podlega rozważeniu ze strony N. T. A.

Ponadto w wyroku z dnia 9 XII 1938 r. L. Rej. 1832/35 N. T. A. zajął następujące stanowisko:

Jeżeli płatnik w odwołaniu wskazał na pewną szczególną strukturę swego przedsiębiorstwa i na odmienne warunki jego działalności w porównaniu z innymi przedsiębiorstwami tej samej branży i w celu udowodnienia tezy, iż zyskowność jego przedsiębiorstwa jest niższa od przyjętej przy wymiarze, zaofiarował dowód z biegłych, władza nie może odmówić temu wnioskowi dowodowemu z tego tylko powodu, że normy szacunkowe (normy średniej dochodowości) są również ustalane z udziałem biegłych.

**INFORMACJE, JAKO DOWÓD DLA WŁADZ SKARBOWYCH.**

W wyroku z dnia 16 XII 1938 r. N. T. A. L. Rej. 1310 37 zajął następujące stanowisko: Informacje, posiadane przez władzę skarbową nie są same przez się dostatecznym dowodem w postępowaniu podatkowym; mogą one być wyzyskane przeciwko płatnikowi tylko w tym przypadku, jeżeli płatnik nie potrafił wyjaśnić różnic między stanem faktycznym przezeń podanym a treścią informacji. Skoro więc władza wyda ujemną ocenę zaofiarowanego przez płatnika dowodu na wysokość zakupów opartą na treści materiału informacyjnego, nieznanego płatnikowi, nie dawszy mu poprzednio sposobności do wyjaśnienia różnicy, zachodzącej między materiałem informacyjnym a zaofiarowanym przez płatnika materiałem dowodowym, to postępowanie takie należy uznać za wadliwe.

Poza tym N. T. A. ustalił w tym samym wyroku, iż niezależnie od tego, czy odwołanie zawierało konkretne zarzuty, płatnikowi służy prawo zwalczania ustaleń faktycznych przytoczonych w zaskarżonym orzeczeniu.

## WYDAWNICTWA FACHOWE

**NOWE WYDAWNICTWO NASZEJ IZBY.**

Izba nasza wydała ostatnio broszurę p. t. „Zagadnienia Komunikacyjno-Turystyczne Wielkiego Pomorza". Na treść broszury składają się referaty oraz dyskusja, przeprowadzona w grudniu ub. r. na posiedzeniu Komisji Komunikacyjno-Turystycznej Izby pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby, Inż. Dziedziula.

Ze względu na to, że zagadnienia przede wszystkim komunikacyjne, a następnie turystyczne w obrębie Wielkiego Pomorza mają pierwszorzędne znaczenie, wydanie przez Izbę materiałów, dotyczących tego zagadnienia, jest faktem wysoce pożytecznym i pożądanym jeszcze i dlatego, że w czasach ostatnich zagadnienia komunikacyjne w ogóle, a szczególnie zagadnienie podniesienia sprawności naszych dróg wodnych, a przede wszystkim Wisły, wysunęło się na czoło ogólnopaństwowych zadań w zakresie komunikacji.

Rzecz oczywista, że opublikowanych przez Izbę Przemysłowo - Handlową materiałów nie można uważać za szczegółowo opracowany plan prac w tym zakresie, dają one natomiast dokładny przegląd wszystkich najważniejszych zadań w zakresie podniesienia sprawności komunikacyjnej na Wielkim Pomorzu. Tak postawione przez Izbę Przemysłowo - Handlową zagadnienie wymaga w swych szczegółach opracowań fachowych, co też niewątpliwie w krótkim czasie nastąpi.

Przechodząc do samej treści broszury, stwierdzić należy, iż referat ogólny, wygłoszony przez Wiceprezesa Izby, p. Inż. Dziedziula, daje przegląd wszystkich potrzeb Pomorza w zakresie komunikacji i turystyki i stawia wyraźnie określone zadania, podając przy tym dokładne uzasadnienie każdego z wysuniętych postulatów gospodarczych. Następujące referaty naczelników wydziałów Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego Inż. K. Lewandowskiego i Inż. J. Tyrały poświęcone są omówieniu zamierzeń inwestycyjnych Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego w zakresie dróg kołowych i dróg wodnych. Zaznaczyć przy tym należy, iż Inż. Lewandowski oma-

wia program robót z wymienieniem konkretnych robót w roku 1939 na poszczególnych odcinkach, zaś Inż. Tyrała omawia przede wszystkim program regulacji Wisły i to na tle programu robót regulacyjnych na odcinku od Warszawy do granic W. M. Gdańska t. zn. na długości 405 km. Znamiennym jest przy tym, iż według danych Inż. Tyrały koszt prac regulacyjnych w obrębie Województwa Pomorskiego wynieść powinien 118 milionów złotych. Zrealizowanie takiego programu rozłożone być musi na dłuższy okres czasu. Spodziewać się jednak należy, że wzmożenie zainteresowania problemem regulacji Wisły z punktu widzenia ogólno-państwowego i przyspieszenie wykonania tych robót w programie ogólno-inwestycyjnym przyczynić się może do zrealizowania tego palącego i tak ważnego dla gospodarczych stusunków Wielkiego Pomorza zagadnienia.

Poza wyżej scharakteryzowanymi referatami znajdujemy w broszurze również i krótki referat Inż. J. Krynickiego, naczelnika wydziału Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Toruniu o zamierzeniach inwestycyjnych Dyrekcji w roku bieżącym. Zaznaczyć przy tym należy, iż, zgodnie z zakomunikowanymi przez Inż. Krynickiego danymi, na inwestycje kolejowe na Pomorzu przewidziany jest w tym roku kredyt w wysokości 8 milionów złotych.

W końcu broszury opublikowane zostały wnioski. uchwalone przez Komisję w dziedzinie komunikacji kolejowej, kołowej, żeglugi śródlądowej oraz w dziedzinie turystycznej.

Do broszury dołączono dwie mapy, opracowane przez Inż. Malisza, przedstawiające powiązania komunikacyjne Gdyni na tle funkcjonalnego układu komunikacji w kraju oraz schemat głównego układu komunikacyjnego Pomorza.

Na zakończenie zaznaczyć należy, iż tak pod względem treści jak i szaty zewnętrznej wydana przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni broszura stanowi pracę wysoce pożyteczną, gdyż przyczynia się ona do wyświetlenia zagadnień komunikacyjnych i turystycznych Wielkiego Pomorza, stanowiących dotąd dziedzinę niestety mało znaną szerszej opinii publicznej.

## SPRAWOZDANIE RADY POLSKICH INTERESANTÓW PORTU GDAŃSKIEGO ZA R. 1938.

Rada Polskich Interesantów Portu Gdańskiego wydała sprawozdanie ze swej działalności za rok 1938, który jest trzecim z kolei rokiem działalności tej jedynej organizacji polskich sfer gospodarczych, pracujących na terenie portu gdańskiego. W skład Rady wchodzi obecnie 40 firm i jeden związek gospodarczy.

Umieszczony na wstępie sprawozdania dłuższy artykuł omawia obszernie dzieje i istotę handlu zbożem polskim w dawnych wiekach w Gdańsku. które było i jest w dalszym ciągu jednym z podstawowych artykułów. przeładowywanych przez port gdański.

W dalszym ciągu obszernie omówiona została sytuacja gospodarcza portu gdańskiego na tle obrotów towarowych w roku 1938, który mimo burzliwego okresu międzynarodowych przemian politycznych i gospodarczych, wyszedł obronną ręką dzięki wykorzystaniu aparatu przeładunkowo-handlowego przez Polskę, jakkolwiek pewien ubytek zaznaczył się w tranzycie z b. Austrii oraz Czechosłowacji, jak również w odpływie ładunków przedsiębiorstw żydowskich. a to na skutek systematycznej ich likwidacji.

Obszernie jest przedstawiony udział elementu polskiego oraz jego twórcza działalność na poszczególnych odcinkach pracy portu, co ilustrują odnośne cyfry. Na podstawie danych tych stwierdzić można, że pomimo wielkich utrudnień, czynionych im w pracy — polskie sfery gospodarczo-portowe starają się utrzymać poziom swych obrotów w skali z lat poprzednich. Na całość pracy sprawozdawczej składają się jeszcze cyfry porównawcze obrotów portowych Gdańska z lat poprzednich, dane z zakresu inwestycyj portowych oraz zwięźle ujęte zmiany w zakresie ustawodawstwa gospodarczego.

## „POLAND — THE FIRST TWENTY YEARS".

### Dwudziestoletni dorobek Polski.

Zainteresowanie Polską w krajach Europy zachodniej stale wzrasta, czego dowodem są coraz liczniejsze publikacje o Polsce w językach obcych. Ostatnio dr William J. Rose, dyrektor Szkoły Studiów Słowiańskich Uniwersytetu Londyńskiego napisał broszurkę pt. „Poland-the First Twenty Years", wydaną w języku angielskim przez Instytut Bałtycki w serii „Biblioteczka Bałtycka". Dzięki szeroko znanemu w krajach bałtyckich i skandynawskich językowi angielskiemu, broszura ma za zadanie szerzyć informacje o Polsce w tym bliskim nam regionie.

Prof. Rose spędził w Polsce wiele lat; był świadkiem zmagań Polski z trudnościami wewnętrznymi i z nawałą bolszewicką w pierwszych latach niepodległości, a przez coroczne wizyty w Polsce mógł stwierdzić, jak wiele Polska zrobiła w ciągu pierwszych dwudziestu lat samoistnego bytu.

Prof. Rose patrzy na Polskę okiem krytycznym. Widzi ogólny niski poziom życia, brak uprzemysłowienia, potrzebę podniesienia w Polsce oświaty. Z drugiej jednak strony stwierdza stanowczo i bezstronnie, że postęp ekonomiczny w Polsce od r. 1918 jest ogromny, że konsolidacja wewnętrzna jest całkowita, a obecna forma rządów zapewnia krajowi trwałe podstawy rozwoju na przyszłość.

Trudno nie cieszyć się więc tą książeczką. która tak obiektywnie i bezstronnie podsumowuje nasz dwudziestoletni dorobek. Jest ona dowodem. iż praca narodu polskiego nad odbudową kraju spotyka się z uznaniem i podziwem zagranicy.

## Kronika

### NOTOWANIA CEN ŚLEDZI I INNYCH RYB MORSKICH.

W porcie rybackim w Gdyni płacono w ostatnim tygodniu marca br. następujące ceny w złotych, franco wagon port rybacki. za towar oclony:

**Śledzie solone:**

| | Połowy własne „Mewa“ | Delfin | Korab |
|---|---|---|---|
| small mattis | 69 | brak | 67 |
| mattis | 70—72 | 70—72 | 71 |
| matfuls | 70—72 | 70—72 | 71 |

**Importowane:**

**islandzkie:**

Oryg. SIM maties 72—74 (przy sprzedaży ponad 100 beczek zł 70,—)

**szkockie**

twardo solonych brak, słabo solone (angielskie matiesy) za 2/2 beczki

| | Stornoway | Lerwick | Stronsay |
|---|---|---|---|
| selected | 120 | 115 | 115 |
| medium | 115 | 110 | 110 |
| large | 125 | 120 | 120 |

**jarmuckie**

| | Trójka | I trade | II trade |
|---|---|---|---|
| small mattis | 78 | 76—77 | 68 |
| mattis | 86 | 83—85 | 73 |
| matfulls | 86 | — | — |

| norweskie | | holenderskie A. T. | |
|---|---|---|---|
| Sloe | 40—41 | small mattis | 66 |
| Vaar | 38 | mattis | 68 |
| mleczaki | 42—43 | matfulls | 68 |
| krajane (Schneideheringe) | 105 | mleczaki | 80 |

**Śledzie świeże:**

**Importowane:**

**angielskie** — śledzie mrożone zł 56 za 100 kg

**norweskie** — śledzie świeże zł 34 za 95 kg, śledzie mrożone zł 22 za 50 kg

**szwedzkie** — śledziki świeże zł 15—16,— za 50 kg, szproty świeże zł 13—14,— za 50 kg.

**Ryby białe:**

| | |
|---|---|
| dorsze świeże, czyszczone duże | zł 26—28 za 50 kg |
| dorsze mrożone, czyszczone duże | zł 30,— za 50 kg |
| karmazyny mrożone | zł 32,50 za 50 kg |
| łupacze mrożone | zł 30,— za 50 kg |
| zębacze mrożone | zł 32,50 za 50 kg |

### SYTUACJA W NASZYM RYBOŁÓWSTWIE MORSKIM.

Sytuacja w naszym rybołówstwie morskim nadal nie wykazuje zmian. Podobnie jak uprzednio, do portu rybackiego w Gdyni dowożono w ciągu ostatnich dwóch tygodni znaczne ilości młodych śledzików, które wahały się w granicach około 1.000 centnarów dziennie.

Drobne te rybki nie przedstawiają żadnej wartości dla przemysłu przetwórczego, zbywane są jednak częściowo dla konsumcji uboższej ludności w zapleczu, częściowo jako pokarm dla bydła. Z uwagi na wzrastający ostatnio popyt na ryby świeże w ogóle, Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni uruchomiła kontyngent na śledziki importowane ze Szwecji dla celów handlowych. Surowiec ten częściowo jest przetwarzany przez zakłady przemysłowe, gros jednak znajduje zbyt w stanie świeżym w sprzedaży na targach na Pomorzu i w Wielkopolsce.

Stosunkowo niewielkie były natomiast dowozy dorszy z polskich połowów pod Bornholmem, czemu na przeszkodzie stały zmieniające się dość często warunki atmosferyczne.

Ostatnio na połowy te udało się szereg silniejszych kutrów z Gdyni i Helu. Sprzyjająca w tej części Bałtyku pogoda pozwala wierzyć, że połowy te dadzą znacznie lepsze rezultaty, aniżeli poprzednio. Należy zaznaczyć, że zapotrzebowanie na dorsze jest obecnie bardzo wielkie, w związku z czym podskoczyły też ceny na nie.

W dalszym ciągu uprawiano import szprotów świeżych ze Szwecji, które dowożono do Gdyni zarówno statkami polskimi, jak i szwedzkimi. W związku z zawartym dnia 15 marca br. prywatnym polsko - szwedzkim porozumieniem odnośnie centralizacji zakupu szprotów w Göteborgu. zanotowano znacznie korzystniejsze warunki zakupu tego surowca na tamtejszych aukcjach rybnych, aniżeli w okresie poprzednim. Sezon połowu szprotów zbliża się ku końcowi, w związku z czym nadeszłe zwłaszcza w ostatnim tygodniu marca br. transporty tych ryb były już gorszej jakości i nie wszystkie nadawały się dla celów wędzarniczych.

Na gdyńskim rynku rybnym nadal panuje wielkie zapotrzebowanie na świeże ryby. zwłaszcza dorsze, zapytania na które nadchodzą co dziennie ze wszystkich stron kraju. Popyt ten zwiększa prawie że zupełne wyczerpanie się zapasów ryb mrożonych, które uzyskały także bardzo wysokie ceny. Na rynku śledziowym natomiast zanotowano znaczne osłabienie transakcji, w związku z czym wysuwają nawet niektórzy kupcy wniosek czy zastój w handlu śledziami nie został spowodowany dobrą koniunkturą na świeże ryby w zapleczu.

Pod koniec marca br. powrócił do Gdyni z dalekomorskiej wyprawy rybołówczej na morzu Północnym polski trawler „Eugeniusz", przywożąc zadowalającą ilość śledzi i innych ryb morskich. Tenże sam statek udał się następnie na nową wyprawę. tym razem na wody Islandii.

W Gdyńskiej Hali Rybnej przystąpiono ostatnio do kampanii filetowej.

### DOBRA KONIUNKTURA NA DORSZE ŚWIEŻE I MROŻONE.

Od paru lat prowadzona akcja zwiększenia konsumcji dorszy na polskim rynku daje coraz to lepsze rezultaty.

Jeżeli w poprzednich latach dzienne wysyłki dorszy wynosiły najwyżej kilkadziesiąt skrzyń, to obecnie dzienna wysyłka kilkuset skrzyń dorszy nie należy do rzadkości.

Zbyt jest duży i odczuwa się brak dorszy zwłaszcza świeżych, co jest bardzo znamiennym zjawiskiem, świadczącym o zwiększaniu się spożycia ryb morskich, gdy poprzednio tylko dorsze mrożone znajdowały nabywców. Sytuacja ta jest analogiczna do sytuacji w krajach o dużym spożyciu ryb morskich, gdzie odbiorcy przychodzą do przekonania, że tylko świeża ryba morska (a więc nie mrożona) może mieć powodzenie u konsumentów, bo jest najlepszą i najtańszą. Obecnie ceny uzyskiwane u nas za dorsze świeże w lodzie są wyższe od cen za dorsze zamrożone podobnie jak się ma sprawa od szeregu lat we Francji i w Niemczech.

Nie mały wpływ na zwiększanie się spożycia ryb morskich posiada wstrzymywanie się ludności żydowskiej od spożywania mięsa, co pociąga za sobą automatycznie popyt na świeżą rybę morską. Ostatnio notowano w Warszawie hurtowe ceny za dorsze świeże 100,— zł za 100 kg, a ceny detaliczne do 150,— zł za 100 kg. Pewien wpływ na tę zwyżkę cen poza zwiększeniem się popytu ma również zanotowane ostatnio zmniejszenie 3 połowów własnych dorszy, oraz przy brzegach Danii, skąd zwykle importujemy.

**KONFERENCJA W SPRAWIE IMPORTU ŚLEDZI Z ANGLII.**

Dnia 23 marca b. r. odbyła się pod przewodnictwem Wicedyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, p. Tadeusza Marchlewskiego, konferencja w sprawie importu śledzi solonych angielskich, z udziałem importerów śledziowych, pracujących na terenie Gdyni.

Przewodniczący posiedzenia, nawiązując do odbytej niedawno Konferencji Importowej w Warszawie, przedstawił tendencje zmierzające do nadania większej prężności handlowi importowemu przez dokonywanie bezpośrednich zakupów na rynkach zagranicznych na warunkach fob. W odniesieniu także do sytuacji w zakresie importu śledzi solonych należy podjąć starania odnośnie zmiany warunków zakupu oraz przejęcia gestii transportu morskiego przez importerów.

Kwestia przejęcia gestii transportu morskiego spotkała się z zupełnym zrozumieniem importerów śledzi w Gdyni, którzy po uzgodnieniu stanowiska z importerami gdańskimi zobowiązali się sformułować odpowiednie wnioski, mające znaleźć uwzględnienie przy odnawianiu umowy śledziowej gdańsko - gdyńskich importerów śledzi z eksporterami angielskimi.

**ZAMÓWIENIE NOWEGO POLSKIEGO STATKU RYBACKIEGO.**

Stocznia Rybacka w Gdyni otrzymała od Ministerstwa Przemysłu i Handlu zamówienie na budowę statku rybackiego, przeznaczonego dla połowów dalekomorskich. Wymiary nowozamówionej jednostki są następujące: 24 m długości, 6 m szerokości i 50 ton ładowności użytkowej, silnik o mocy 180 HP.

W chwili obecnej Stocznia Rybacka posiada w budowie 10 kutrów rybackich, z których 6 jest już na wykończeniu. Wszystkie te kutry zamówione zostały przez Morski Instytut Rybacki i przystosowane są do połowów przybrzeżnych i dalszych. Poza tym Stocznia Rybacka otrzymała ostatnio od Stoczni Gdańskiej zlecenie na budowę 8 łodzi ratunkowych (w tym 2-ch z motorkami), przeznaczonych dla budujących się w Gdańsku dwóch frachtowców motorowych G. A. L-u.

## *Kronika zagraniczna*

**HANDEL ŚLEDZIOWY W NORWEGII.**

Trudno określić, co ma większe znaczenie w życiu gospodarczym rybołówstwa norweskiego, połowy dorszy czy też połowy śledzi. Połowy dorszy są przeważnie równomierne i odbywają się w ściśle określonych okolicach, a co najważniejsze, dają zarobek rzeszom biednych rybaków, rozlokowanych wzdłuż całego wybrzeża. Nieco inaczej natomiast przedstawiają się połowy śledzi, odnośnie których nigdy nie można przewidzieć, w jakich okolicach i ilościach pojawią się w następnym sezonie. Śledź jest głównym dochodem nielicznych firm solarniczych i równocześnie eksportowych, zaś rybacy są na ogół w tym handlu upośledzeni i wykorzystywani przez producentów.

Jeżeli chodzi o handel śledziowy, to najważniejszą rolę odgrywa tutaj eksport śledzi świeżych w lodzie i zamrożonych. Na ten rodzaj handlu kładzie Norwegia w ostatnich latach bardzo wielki nacisk, oraz czynione są starania o zwiększenie tego eksportu.

Na eksport świeżych śledzi składają się przeważnie połowy zimowe od stycznia aż do początku kwietnia. Handel śledzi „sloe", czyli „storsild" jest scentralizowany w Bergen w ciągu miesiąca stycznia. Eksport śledzi vaar (wczesnych wiosennych) jest zlokalizowany w miejscowości Haugesund w miesiącach: luty i marzec. W latach obfitych połowów śledzi, zwanych „fetsild" (tłuste letnie, lecz małe) przeznacza się je również w pewnych ilościach na wywóz za granicę. Poza śledziami „fetsild" poławia się gatunek śledzi małych, noszących nazwę „smaasild" (w miesiącach: wrzesień, październik i listopad). Rodzaj tych śledzi ze względu na ich niewielką wartość (mało tłuste) również przeznacza się na konserwy, jednak część z nich zasala się, segreguje i jako śledzie pod nazwą „schneidehering" eksportuje się za granicę. Głównym ośrodkiem handlu i przemysłu śledzi letnich i późno jesiennych jest miejscowość Trondheim.

Śledzie świeże eksportuje się w skrzyniach o wadze netto 100 kg i stosownie do temperatury przesypuje się je odpowiednią ilością lodu. Lód używa się mielono-tłuczony, sztuczny lub naturalny. Ostatnio została uruchomiona fabryka lodu w Bergen, produkująca cienki lód taflowy, który jako tłuczony nadaje się na znakomity środek dla konserwacji śledzi świe-

żych. Ma on tę zaletę, że ściśle wypełnia luki, powstałe przy pakowaniu śledzi do skrzyń, przez co eliminuje powietrze, stanowiące niebezpieczeństwo przed psuciem się towaru. Wynalazek ten przejęty został z Ameryki, zaś fabryka lodu taśmowego w Bergen jest jedyną w Europie.

Natura nie tylko obdarzyła Norwegię w olbrzymie bogactwo śledzi, lecz także daje możność łatwej eksploatacji tych bogactw. Duże ilości śledzi wyławia się w miarę zapotrzebowania z zamkniętych fiordów, prawie żyjące pakuje się do skrzyń wraz z lodem, co gwarantuje bezwzględną świeżość towaru.

Do niedawna handel świeżym śledziem był interesem niepewnym i posiadał cechy spekulacyjnego. Niejednokrotnie rynek był przepełniony towarem, ceny zaś nań kształtowały się niżej kosztów eksploatacji. Zarabiali na tym eksporterzy, a poszkodowani byli rybacy. W niektórych latach płacono za 1 hektolitr, który jest miarą sprzedaży śledzi i wynosi około 100 kg, około 2 koron norw. W trosce o dobro interesów rybaków zorganizowali oni sami sprzedaż śledzi świeżych i mrożonych na rynki obce. Organizację sprzedaży poruczono związkowi rybaków, który od kilku lat pod nazwą „Noregs Sildesalslag" ku zadowoleniu tak samych rybaków jak i władz prowadzi swą działalność. Prywatna ta instytucja pod nazwą skróconą „Laget" sprzedaje całkowite połowy zimowe za pomocą zamkniętych grup eksporterów na rynki zagraniczne. „Laget" pilnie czuwa, aby żadna wysyłka nie była uskuteczniana bez jego wiedzy. Jeżeli chodzi o eksport do Polski, to na bieżący sezon zawarł on kontrakty z dwoma firmami z Polski: 1) Gdyński Import Śledzi w Gdyni, 2) „Stafisco" w Warszawie. Wspomniane firmy pokrywają w całości zapotrzebowanie śledzi świeżych na rynku polskim. Sprzedaż tych śledzi na rynku polskim jest również regulowana przez „Laget" i importerzy polscy mogą zarabiać tylko tyle, ile jest wyznaczone przez wyżej wspomnianą instytucję.

Limit zarobków importerów jest corocznie ustalany na drodze kontraktu z eksporterem. Tak samo jest zmonopolizowana sprzedaż i import śledzi zamrożonych, jednak do handlu tym towarem dopuszczona jest większa ilość importerów gdyńskich.

Na skutek zorganizowanej sprzedaży, ceny na śledzie ulegają bardzo małym wahaniom i przeważnie są stałe dla każdego sezonu i gatunku śledzi. Położenie finansowe rybaków uległo znacznemu polepszeniu, bo zamiast jak dawniej otrzymywać od 2 do 3 kor. za hl., otrzymują dzisiaj od 5 do 8 kr. za hl.

Na ogół ostatnio tendencja na śledzie jest dość silna, a to z powodu słabych połowów, spowodowanych burzliwą pogodą i zwiększonych zakupów przez Niemcy. Ławice śledzi nieoczekiwanie przesunęły się więcej na pełne morze, co znacznie utrudnia wyjazdy małych statków rybackich na połowy i w związku z tym dowozy ich są nierówne.

Największym odbiorcą śledzi norweskich są Niemcy. Statystyka z roku 1935 wykazuje następujące obroty eksportowe: Niemcy 62%, Anglia 26%, Polska 3%, Szwecja 3%, Belgia i Czechosłowacja po 1%.

Jeśli chodzi o eksport śledzi norweskich do Polski, kształtuje się on nadal na podobnym poziomie, tj. wynosi ca 3%.

Śledź norweski, przerobiony na produkt solony, jest artykułem mało wartościowym. Jakościowo gatunkiem poślednim i do konsumcji nadaje się przeważnie jako wędzony lub zaprawiany w occie. Jest on na rynkach zagranicznych coraz bardziej wypierany przez śledzie o wysokiej jakości, jak na przykład śledzie angielskie, polskie lub islandzkie. Dlatego też statystyki wywozu wykazują tendencje do obniżki eksportu solonych śledzi norweskich. Handel śledziami norweskimi nie daje dużo dochodu i firmy eksportowe zadowalają się minimalnymi zyskami, pokrywając niekiedy zaledwie swe własne koszty. Aby zwiększyć eksport tych śledzi, Norwedzy stosują od kilku lat solenie lekkie, otrzymując z tego jako produkt końcowy śledzie zw. „leicht gesalzene" — Normaties. Należy tu dodać, iż norweskie ekspedycje rybackie, które łowią śledzie koło Islandii w czasie od lipca do września, solą je w ostatnich 7—8 latach na sposób islandzki. Śledzie te lekko solone znane są na rynku jako „islandzkie matiasy". W ten sposób znalazło się w eksporcie matiesów islandzkich w roku 1934 około 20.000 beczek. Siłą faktu zastosowanie lekkiego solenia pociągnęło za sobą konieczność budowy chłodni, co zostało w krótkim czasie dość pomyślnie rozwiązane.

Handel i przemysł śledzi solonych zimowych (sloe i vaar) znajduje się w rękach eksporterów, którzy główne swe bazy operacyjne posiadają w Bergen i Haugesund. Centralą dla śledzi islandzkich jest Haugesund i Aalesund, dla śledzi „sommersild" (tłustych i małych) miejscowość Trondheim.

W dawnych latach, kiedy jedynym sposobem połowów śledzi było zamykanie fiordów i wyławianie ich za pomocą małych statków żaglowych, przemysł solarniczy należał do szerokich mas rybaków i rozwijał się przeważnie na brzegach fiordów, bezpośrednio po złowieniu śledzi.

Dzisiaj, w dobie postępu techniki, śledzie w zupełnie świeżym stanie są dostarczane szybko za pomocą statków motorowych do centralnych punktów przemysłowych, gdzie w solarniach eksporterów podlegają przeróbce na towar słony. Nieliczny procent śledzi wyeksportowanych jest zasalany systemem chałupniczym, który ma gdzie niegdzie jeszcze zastosowanie, zwłaszcza w okolicach nieco odległych od Haugesund i Bergen. Śledzie od tych drobnych producentów skupują agenci-eks-

porterzy lub też sami przemysłowcy-eksporterzy, którzy oznaczają towar swymi własnymi markami handlowymi, zanim wychodzi on na rynki obce.

System solenia śledzi norweskich jest całkiem różny od holenderskiego lub angielskiego. Przede wszystkim śledzie dowiezione do solarni nie są zaraz patroszone, lecz tylko zwyczajnie wsypywane do beczek z odpowiednią ilością soli pochodzenia morskiego. Dopiero w miarę zapotrzebowania na eksport, śledzie są segregowane według wielkości i częściowo patroszone za pomocą nożyc. Usuwa się mianowicie tylko podgardle ze sercem. Śledzie, przeznaczone do Francji, Szwecji oraz częściowo do Niemiec nie podlegają patroszeniu, a eksportowane są zależnie od wielkości, w beczkach po 300 do 500 sztuk. Jest to charakterystyczne, gdyż polski rynek żąda śledzi mniejszych, w ilościach od 500 — 700 sztuk w całej beczce i tylko patroszonych. We wspomnianych krajach obcych śledzie te przeważnie wędzi się i następnie sprzedaje jako śledzie „łososiowe".

Śledzie z połowów zimowych, przeznaczone do celów solarniczych, są całkowicie sprzedawane również przez „Laget" po cenach, ustalanych stosownie do opłacalności tego przemysłu. Śledzie, przeznaczone na ten cel, mają ceny zawsze niższe od śledzi, wysyłanych na eksport w stanie świeżym w lodzie lub zamrożonych, jednak dostawa śledzi tych na zasolenie może być dokonana dopiero po zaspokojeniu rynku świeżą rybą.

Ławice śledzi norweskich są niezwykle obfite, mimo to jednak stosunkowo mały procent z połowów rocznych idzie na eksport jako śledzie świeże i zasolone, reszta idzie do fabryk mączki rybnej i tranu. W roku 1935 wyprodukowano 33.033 ton mączki o wartości 10 milionów kor. i 7.337 ton tranu o wartości 2 milionów kor.

Jeśli chodzi o wymiary wywozu śledzi za granicę w roku 1935 Norwegia wyeksportowała: 14.000 ton śledzi „sloe", 8.000 ton „vaar", 6.000 ton „fetsild", 2.000 ton „schneidehering" i 4.000 ton śledzi islandzkich (z połowów norweskich). Przed wojną największym odbiorcą śledzi solonych była Rosja, lecz dzisiaj przeciętnie importuje tylko 2.000 ton rocznie, Szwecja natomiast kupuje 5 razy więcej czyli około 10.000 ton rocznie i to przeważnie najlepsze gatunki, jak „fetsild" i śledzie „Islandzki Maties". Niemcy i Polska sprowadzają około 5.000 ton rocznie. Francja i Holandia w zakresie importu kroczą na ostatnim miejscu.

*T. S.*

## SAMOCHÓD CZY KOLEJ W PRZEWOZIE RYB?

W związku z kwestią odnowienia licencji na przewóz ryb samochodami, przeprowadzono w Szkocji wśród tamtejszych przemysłowców i kupców rybnych ankietę, jaki środek lokomocji jest dla nich dogodniejszy: koleje czy samochody. Biorący udział w ankiecie przeważnie podnosili dodatnie strony przewozu samochodami. Największą wygodą jest to, że samochód podjeżdża bezpośrednio pod zakład przemysłowy lub magazyn kupca. Unika się przez to tak szkodliwego dla ryb przeładowania, przez co nie zmienia się jakość dostarczonego towaru. Jest tylko jeden załadunek i jeden wyładunek. Koleje wymagają lepszego, mocniejszego opakowania, co przedraża znacznie koszt przepakowania i specjalnej skrzynki. Wreszcie przewóz samochodowy kalkuluje się w Anglii taniej od taryf kolejowych. Ważną też kwestią jest możność dokonania przewozu samochodowego ryb w ciągu jednego dnia ze Szkocji do Londynu.

W związku z aktualną tą sprawą szybkiego przewozu ryb w W. Brytanii, przydałaby się i na naszym terenie dyskusja na ten temat. W Gdyni używa się bardzo chętnie samochodów dla transportu ryb na mniejsze odległości, gdy na dokonywanie dalszych przewozów nasze samochody nie są przystosowane. Tak samo fakt sprawnego przesyłania paczek żywnościowych przyczynia się do większego rozpowszechnienia drobnych przesyłek na drodze pocztowo-kolejowej.

## FINANSOWANIE PRZEMYSŁU ŚLEDZIOWEGO W ANGLII.

Jak donosi „Fishing News" w celu udzielenia pomocy rybakom przy odnawianiu ich sprzętu, uchwalono ostatnio w Anglii kredyty w sumie 250.000,—.— Ł. Przeznaczono je na zakup nowych motorowych statków dla połowu śledzi. Pożyczka obejmować może najwyżej jedną trzecią kosztów zakupu nowych dryfterów, które powinny posiadać wymiary od 55 do 75 stóp. Właściciel musi włożyć przy tym własnego kapitału co najmniej $^{1}/_{10}$ kwoty wartości. Pożyczka jest płatna w ciągu 20 lat, oprocentowanie wynosi 3¾ %. Właściciele tych statków zobowiazują się ponadto do poławiania wyłącznie śledzi, a po sezonie ich, także innych ryb. Pożyczek udzielać się będzie tylko rybakom, będącym finansowo silnie, przy tym spłata następować ma albo przez potrącanie pewnej kwoty, ustalonej corocznie z zysków kutra, albo przez spłatę coroczną $^{1}/_{20}$ pożyczonej sumy wraz z odsetkami.

## FINLANDZKIE POŁOWY RYB W 1937 R.

Według danych fińskiego rocznika statystycznego za 1938 r., Finlandia liczyła w 1937 r. — 7.130 rodzin rybackich, 3.264 rybackich statków motorowych a 5.672 innych statków rybackich (łodzi). Połowy morskie wynosiły w 1937 r. — 29.643 tony ryb, w tym głównie śledzi bałtyckich, których złowiono 13.873 tony, poza tym z połowów śledzi na wodach islandzkich uzyskano 7.893 ton śledzi solonych. Inne gatunki ryb wykazują pozycje znacznie skromniejsze, a więc połowy szczupaków wynosiły 936 ton, szprotów 577 ton, sieji 380 ton, łososi 187 ton.

## Kronika

### ROLA PORTÓW POLSKIEGO OBSZARU CELNEGO W OBSŁUDZE PRZYWOZU OWOCÓW DO POLSKI.

Rola portów polskiego obszaru celnego, a w szczególności Gdyni, w obsłudze przywozu owoców do Polski jest bardzo znaczna. Mówią o tym liczby: przez obydwa porty przeszło w roku 1938 — 77% ogólnego przywozu owoców do Polski, z tego przez Gdynię 76%, przez Gdańsk — 1%. Cyfry te dotyczą wagi przywiezionych owoców. — Pod względem wartościowym Gdynia partycypuje z 74%, Gdańsk z 1%.

W porównaniu do roku 1937 przywóz owoców do Polski wzrósł o 12% pod względem ilościowym (wagowym) i o 19% pod względem wartościowym. W Gdyni rzecz ma się podobnie, a mianowicie pod względem wagowym przywóz wzrósł o 7%, wartościowym o 12%. Świadczy to o tym, że udział procentowy Gdyni w przywozie owoców, pod względem ich wartości w roku 1938 zmalał. W roku 1937 wartość ich wynosiła 78%, w r. 1938 — 74%.

Przywóz owoców do Polski ogółem oraz przez Gdynię i Gdańsk w ostatnim czteroleciu przedstawia tablica poniżej (na podstawie publikacyj Główn. Urzędu Statystycznego R. P.)

**Przywóz owoców do Polski i udział w nim Gdyni i Gdańska.**

| | Rok | Waga w tys. ton | Wartość w mil. zł |
|---|---|---|---|
| Polska ogółem | 1935 | 73 | 35 |
| | 1936 | 59 | 30 |
| | 1937 | 57 | 32 |
| | 1938 | 63 | 38 |
| Gdynia | 1935 | 57 | 28 |
| | 1936 | 43 | 22 |
| | 1937 | 45 | 25 |
| | 1938 | 48 | 28 |
| Gdańsk | 1935 | 1,4 | 0,8 |
| | 1936 | 0,8 | 0,5 |
| | 1937 | 0,7 | 0,4 |
| | 1938 | 0,3 | 0,3 |

Z obliczeń wynika, że 23% pod względem wagowym i 25% pod względem wartości owoców przechodzi przez granice lądowe. Są to owoce przywożone w pierwszym rzędzie z Węgier, Rumunii i półwyspu Bałkańskiego.

Do tych owoców należą: śliwki, wiśnie, czereśnie, winogrona, morele, brzoskwinie, arbuzy, melony, śliwki suszone, rodzynki, koryntki, figi itp.

Rozpatrzmy kolejno przywóz poszczególnych owoców przez Gdynię i Gdańsk.

#### Pomarańcze, mandarynki.

Pomarańcze i mandarynki stanowią naczelną pozycję wśród owoców przywożonych do Polski. Przywóz ich przez Gdynię za 4 ostatnie lata przedstawia się następująco:

**Przywóz pomarańcz i mandarynek przez Gdynię.**

| Rok | Waga w tonach | Wartość w 1000 zł |
|---|---|---|
| 1935 | 33.221 | 15.140 |
| 1936 | 25.582 | 11.999 |
| 1937 | 26.051 | 13.236 |
| 1938 | 22.987 | 12.781 |

Stanowi to w roku 1938 — 99,8% (wagowo) i 99,9% (wartościowo) ogólnego przywozu pomarańcz i mandarynek do Polski. W roku 1938 przez Gdańsk przewieziono 35 ton o wartości 18 tysięcy złotych.

Zmniejszenie przywozu pomarańcz i mandarynek przez Gdynię pokrywa się z faktem zahamowania przywozu tych owoców do Polski.

#### Cytryny.

Drugim z kolei artykułem w dziale owoców są cytryny. Przywóz ich przez Gdynię przedstawia się następująco:

**Przywóz cytryn przez Gdynię.**

| Rok | Waga w tonach | Wartość w 1000 zł |
|---|---|---|
| 1935 | 12.142 | 5.208 |
| 1936 | 8.472 | 4.508 |
| 1937 | 10.526 | 6.332 |
| 1938 | 12.364 | 7.097 |

W porównaniu z całością przywozu cytryn do Polski, przez Gdynię przeszło w roku 1938 99,9% zarówno w relacji wagowej, jak i wartościowej.

Przez Gdańsk przywieziono 9 ton o wartości 6 tysięcy złotych.

#### Grapefruity.

Pokrewnym owocem już omówionych są grapefruity. Przywóz tych owoców przez Gdynię był następujący:

**Przywóz grapefruitów przez Gdynię.**

| Rok | Waga w tonach | Wartość w 1000 zł |
|---|---|---|
| 1935 | 345 | 201 |
| 1936 | 414 | 214 |
| 1937 | 836 | 390 |
| 1938 | 1.068 | 496 |

Przez Gdynię przechodzi 99,7% ogólnej ilości przywożonych grapefruitów i 99,4% ich wartości.

#### Banany.

Przywóz bananów przez Gdynię w porównaniu do całości przywozu tych owoców do Polski stanowi 99,6% pod względem wago-

wym i wartościowym. Przywóz bananów przez Gdynię za 4 lata przedstawia się, jak poniżej:

**Przywóz bananów przez Gdynię.**

| Rok | Waga w tonach | Wartość w 1000 zł |
|---|---|---|
| 1935 | 1.928 | 978 |
| 1936 | 1.986 | 1.028 |
| 1937 | 1.965 | 1.072 |
| 1938 | 3.112 | 1.692 |

Wymienione wyżej owoce, jak również daktyle, figi, skórki pomarańcz w blisko 100% korzystają z usług portu gdyńskiego.

Istnieje szereg owoców, które korzystają z Gdyni w mniejszym, jednak przeważającym stopniu.

### Rodzynki i koryntki.

Rodzynki przechodzą przez Gdynię w 86% a przywóz ich w ostatnich czterech latach przedstawia się następująco:

**Przywóz rodzynek i koryntek przez Gdynię.**

| | Rok | Waga w tonach | Wartość w 1000 zł |
|---|---|---|---|
| Rodzynki | 1935 | 1.543 | 1.036 |
| | 1936 | 1.422 | 1.080 |
| | 1937 | 1.338 | 1.226 |
| | 1938 | 1.958 | 1.730 |
| Koryntki | 1935 | 633 | 422 |
| | 1936 | 647 | 405 |
| | 1937 | 721 | 440 |
| | 1938 | 930 | 578 |

**Przywóz rodzynek i koryntek przez Gdańsk.**

| | Rok | Waga w tonach | Wartość w 1000 zł |
|---|---|---|---|
| Rodzynki | 1935 | 220 | 165 |
| | 1936 | 182 | 154 |
| | 1937 | 142 | 131 |
| | 1938 | 105 | 94 |
| Koryntki | 1935 | 124 | 87 |
| | 1936 | 121 | 76 |
| | 1937 | 121 | 71 |
| | 1938 | 111 | 71 |

Spośród wszystkich owoców, przywożonych do Polski — jedynie rodzynki i koryntki przechodzą przez Gdańsk w tak wielkich ilościach.

Udział obu portów w przywozie tych owoców przedstawia się, jak poniżej:

**Udział Gdyni i Gdańska w przywozie rodzynek i koryntek do Polski w %%**

| | | Gdynia | | Gdańsk | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Rok | waga | wartość | waga | wartość |
| Rodzynki | 1935 | 81 | 80 | 12 | 13 |
| | 1936 | 74 | 76 | 9 | 11 |
| | 1937 | 78 | 80 | 8 | 9 |
| | 1938 | 85 | 88 | 5 | 5 |
| Koryntki | 1935 | 77 | 77 | 15 | 16 |
| | 1936 | 82 | 82 | 15 | 15 |
| | 1937 | 85 | 86 | 14 | 14 |
| | 1938 | 88 | 88 | 11 | 11 |

### Śliwki suszone.

Śliwki suszone korzystają z usług portu gdyńskiego w 54%, jeżeli chodzi o ich wagę i w 49%, jeżeli chodzi o ich wartość. Wynika z tego, że przez Gdynię przechodzą mniej wartościowe transporty, niż przez granice lądowe. Wiadomym jest, że śliwki suszone ze Stanów Zjednoczonych są znacznie tańsze od jugosłowiańskich. Przywóz śliwek suszonych przez Gdynię i Gdańsk przedstawia się następująco:

**Przywóz śliwek suszonych przez Gdynię i przez Gdańsk.**

| | Rok | Waga w tonach | Wartość w 1000 zł |
|---|---|---|---|
| Gdynia | 1935 | 2.843 | 1.861 |
| | 1936 | 2.527 | 1.270 |
| | 1937 | 2.146 | 1.228 |
| | 1938 | 3.590 | 2.155 |
| Gdańsk | 1935 | 203 | 133 |
| | 1936 | 151 | 76 |
| | 1937 | 75 | 46 |
| | 1938 | 11 | 7 |

Przywóz przez Gdańsk stanowi 0,2% ogólnej ilości i wartości przywozu śliwek suszonych do Polski.

### Figi suszone.

Przywóz fig suszonych do Polski przez Gdynię stale wzrasta, ostatnio osiągnął imponujące rozmiary.

Przywóz fig przez Gdańsk jest mały.

Udział Gdyni i Gdańska w przywozie fig przedstawia poniższe zestawienie:

**Przywóz fig suszonych przez Gdynię i Gdańsk.**

| | Rok | Waga w tonach | Wartość w 1000 zł |
|---|---|---|---|
| Gdynia | 1935 | 820 | 401 |
| | 1936 | 746 | 457 |
| | 1937 | 785 | 431 |
| | 1938 | 2.012 | 1.021 |
| Gdańsk | 1935 | 32 | 15 |
| | 1936 | 45 | 28 |
| | 1937 | 50 | 24 |
| | 1938 | 17 | 8 |

Wzrasta również udział Gdyni w ogólnym przywozie tego owocu. W roku 1935 przez Gdynię przechodziło 72%, w roku 1937 — 80%, a w roku 1938 — 90%.

### Inne owoce.

Poza wymienionymi najważniejszymi owocami warto zapoznać się z przywozem innych owoców, przechodzących przez Gdynię w mniejszych partiach.

Przywóz różnych owoców przez Gdynię w roku 1938 przedstawia poniższe zestawienie:

**Przywóz innych owoców przez Gdynię w r. 1938.**

| Owoce | Waga w tonach | Wartość w 1000 zł |
|---|---|---|
| jabłka | 345 | 211 |
| śliwki świeże | 11 | 8 |
| winogrona | 67 | 85 |
| brzoskwinie, morele suszone | 12 | 23 |
| daktyle | 195 | 207 |
| skórki pomarańczowe | 17 | 17 |

Wymienione w tablicy owoce przewożone przez Gdynię stanowią różne relacje w odniesieniu do całkowitego przywozu.

*Jabłka* przechodzą przez Gdynię w 32% wagi i 30% wartości.

*Śliwki świeże* — w 0.6% wagi i 0.8% wart.

*Winogrona* — w 1,4% wagi i 2.3% wart.

*Brzoskwinie i morele suszone* — w 23% wagi i 30% wartości.

*Daktyle* — w 95% wagi i 92% wartości.

*Udział owocóm w ogólnym przywozie portu gdyńskiego.*

Gdy się mówi o przywozie owoców przez Gdynię, interesującym wydaje się pytanie, w jakiej relacji pozostaje przywóz owoców do ogólnych obrotów portu gdyńskiego. Dla poszczególnych lat przedstawia się cn następująco w %%

| Rok | Waga | Wartość |
|---|---|---|
| 1935 | 7 | 6 |
| 1936 | 4 | 4 |
| 1937 | 3 | 3 |
| 1938 | 2 | 3 |

Zaznaczyć należy, że owoce stanowią jeden z towarów najbardziej szlachetnych. Przeciętna wartość 1 tony owoców przewożonych przez Gdynię wynosi 383 złotych, podczas gdy przeciętna wartość jednej tony towarów, przywożonych przez Gdynię wynosi mniej, a mianowicie 338 złotych.

*B. P.*

**PODZIAŁ KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.**

Dnia 21 marca br. odbyło się w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni posiedzenie Regionalnego Komitetu Przywozowego, na którym dokonano rozdziału kontyngentów na następujące artykuły:

jelita z Belgii, Finlandii, Szwecji, Danii, Anglii i Kanady,
śledzie solone ze Szwecji,
śledzie świeże i olej soja z Danii,
ziele angielskie z Jamajki,
goździki i kwiat goździkowy z kolonij angielskich,
pieprz z kolonij angielskich,
banany z Jamajki,
cynamon z Cejlonu,
przędza wełniana z Belgii,
przędza bawełniana z Anglii,
materiały koszykarskie z kontyngentu ogóln.

**ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.**

W magazynach portowych portu gdyńskiego zanotowano w dniu 30 marca br. następujące ilości owoców południowych:

28.535 skrzyń pomarańczy włoskich,
6.398 skrzyń pomarańczy palestyńskich,
19.452 skrzyń cytryn,
3.524 skrzyń grapefruitów.

**W SPRAWIE EKSPORTU OGÓRKÓW KONSERWOWYCH.**

Ministerstwo Przemysłu i Handlu wstrzymało z dniem 14 III 1939 r., aż do odwołania wydawanie zaświadczeń zwalniających od cła wywozowego ogórki konserwowe przy wywozie do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Zarządzenie to ma na celu umożliwienie zlikwidowania zapasów znajdujących się u importerów amerykańskich.

Jednocześnie Ministerstwo zarządziło wydawanie zaświadczeń na zwolnienie od cła wywozowego ogórków konserwowych, wywożonych na inne rynki, jedynie na podstawie kontraktów sprzedażnych, zawartych z importerami zagranicznymi.

**W SPRAWIE PRZYWOZU ŚLIWEK SUSZONYCH Z U. S. A.**

Ze względu na specjalną technikę wykonania przydziałów na śliwki suszone z U. S. A., importowane w drodze transakcyj wiązanych, decydującym momentem dla wykonania przydziału (wydania pozwolenia przywozu) jest dokonanie odnośnej wpłaty w Towarzystwie Handlu Kompensacyjnego, a nie udzielony przydział.

## Kronika zagraniczna

**TRIEST OŚRODKIEM HANDLU KAWĄ NAD ADRIATYKIEM.**

W ostatnich dniach założono w Trieście „Compagnia Adriatica per l'importazione del Caffe", w celu prowadzenia handlu kawą z krajami nad Adriatykiem. Przypomnieć trzeba, iż Triest już na krótko po wojnie stał się ważnym centrem handlu kawą, którego obroty w roku 1924 wynosiły w imporcie 469.090 cnt. a 435.910 cnt. w wywozie do zaplecza i na Lewant. W ciągu ostatnich lat import kawy osiągnął tam 107.524 cnt. a eksport 53.700 cnt. Z drugiej jednak strony polityka państw - producentów kawy (Brazylia, Peru, Wenezuela) dąży do nawiązania bezpośrednich stosunków handlowych z odbiorcami, z pominięciem współpracy portów Europy Zachodniej, a więc i Triestu. Tak samo założenie projektowanej wolnej strefy brazylijskiej w węgierskim porcie dunajowym Csepel, będzie wielką przeszkodą w rozwoju nowej spółki, która prawdopodobnie zajmować się będzie rozprowadzeniem po Europie kawy abisyńskiej.

Zakłady Graficzne B. Szczuki Wąbrzeźno-Pomorze.